97-84183-2

Helmecke, Richard

Die personenbeförderung durch die deutschen ...

Halle a.S.

1913

97-84183-2
MASTER NEGATIVE #

COLUMBIA UNIVERSITY LIBRARIES
PRESERVATION DIVISION

BIBLIOGRAPHIC MICROFORM TARGET

ORIGINAL MATERIAL AS FILMED - EXISTING BIBLIOGRAPHIC RECORD

3
Box 15 Helmecke, Richard, 1877-
Die personenbeförderung durch die deutschen posten. Inaugural-dissertation ... vorgelegt von Richard Helmecke ... Halle a. S., Kaemmerer, 1913
123 p. 22 cm.

Thesis, Halle.

RESTRICTIONS ON USE: *Reproductions may not be made without permission from Columbia University Libraries.*

TECHNICAL MICROFORM DATA

FILM SIZE: 35mm REDUCTION RATIO: 10:1 IMAGE PLACEMENT: IA (IIA) IB IIB

DATE FILMED: 9-9-97 INITIALS: JP

TRACKING # : 27523

FILMED BY PRESERVATION RESOURCES, BETHLEHEM, PA.

Exchange

JAN 7 1921

3
Box 15

Die Personenbeförderung durch die deutschen Posten.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

einer

Hohen Philosophischen Fakultät

der

Vereinigten Friedrichs-Universität
Halle-Wittenberg

vorgelegt von

Richard Helmecke
aus Stendal.

Halle a. S.
Hof-Buchdruckerei C. A. Kaemmerer & Co.
1913.

Referent: Geheimer Regierungsrat Professor Dr. J. **Conrad.**

Meiner lieben Frau!

Benutzte Werke.

Archiv für Post und Telegraphie, Beiblatt zum Amtsblatt des Reichs-Postamts, Berlin. Jahrg. 1878, 1880, 1909.

Borght, R. v. d., Das Verkehrswesen. Leipzig 1894.

Brunner, Joh., Das Postwesen in Bayern in seiner geschichtlichen Entwickelung von den Anfängen bis zur Gegenwart, München 1900.

Crole, B. E., Geschichte der deutschen Post, Eisenach 1889.

Deutsches Postarchiv, Berlin. Jahrg. 1873, 1875.

Deutsche Verkehrszeitung, Berlin. Jahrg. 1894.

Eßlinger, C., Das Postwesen in Ostfriesland in der Zeit von 1744—1806, Aurich 1908.

Extrapost-Reise-Routen von Berlin nach den bedeutendsten Orten Europas nebst einem Auszuge aus den Preußischen Extrapostverordnungen und Angabe der Zahlungssätze für Extrapost-, Courier- und Stafetten-Beförderung in den Europäischen Staaten, Berlin 1837.

Geheimes Archiv des Reichspostamts.

Götz, Wilh., Die Verkehrswege im Dienste des Welthandels, Stuttgart 1888.

Huber, F. C., Die geschichtliche Entwickelung des modernen Verkehrs, Tübingen 1893.

Lichtenberg, G. Chr., Vermischte Schriften, Göttingen 1800 bis 1806.

Löffler, K., Geschichte des Verkehrs in Baden, Heidelberg 1910.

Matthias, W. H., Darstellung des Postwesens in den Kgl. Preußischen Staaten, Berlin 1812.

— Über Posten und Post-Regale, mit Hinsicht auf Volksgeschichte, Statistik, Archäologie und Erdkunde, Berlin, Posen, Bromberg 1832.

Philippson, F. C., Handel und Verkehr im 19. Jahrhundert, Berlin 1899.

Post-Course in den Preußischen Staaten und zwar fahrende und reitende Posten mit Einschluß der fremden bedeutendsten Nebenkurse. Jahrg. 1800—1803, 1841.

Postgeheimnisse oder die hauptsächlichsten Regeln, welche man beim Reisen und bei Versendungen mit der Post beobachten muß, um Verdruß und Verlust zu vermeiden, Leipzig 1803.
Quetsch, Franz H., Geschichte des Verkehrs am Mittelrhein, Freiburg 1891.
Reinhold, Paul Fr. Carl, Über das Postwesen und die Art der Einrichtung desselben in Hinsicht auf das allgemeine Beste, den Nutzen und die Bequemlichkeit des Publikums, Göttingen 1803.
Rübsam, Dr. Jos., Ein internationales Postkursbuch aus dem Jahre 1563. L'Union Postale, Bern 1889.
— Johann Baptista von Taxis, Freiburg 1889.
Sax, Dr. Emil, Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, Wien 1878/79.
Schaefer, Gust., Geschichte des Sächsischen Postwesens, Dresden 1879.
— Ursprung u. Entwickelung der Verkehrsmittel, Dresden 1890.
v. Schweiger-Lerchenfeld, A., Das neue Buch von der Weltpost, Wien.
Schweizerische Post- und Telegraphenstatistik, Jahrg. 1911.
Siegmeyer, Neues Handbuch für Reisende, Correspondenten und Postoffizienten, Berlin 1824.
Statistik der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphen-Verwaltung, Jahrg. 1870—1910, 1912.
Statistische Berichte über den Betrieb der Kgl. Bayerischen Verkehrsanstalten, Jahrg. 1908—1911.
Stephan, H., Geschichte der Preußischen Post von ihrem Ursprung bis zur Gegenwart, Berlin 1859.
— Die Preußische Post in ihrer geschichtlichen Entwickelung (Ausschnitt aus dem „Archiv für Landeskunde der Preußischen Monarchie" für 1858—1859), Berlin.
Weber, Frd., Post und Telegraphie im Königreich Württemberg, Stuttgart 1901.
Willebrandt, Historische Berichte und praktische Anmerkungen auf Reisen, Frankfurt a. M. 1758.
Wilmann, Postbuch für Deutschland und die Hauptrouten durch Europa, Frankfurt a. M. 1840.
Zeitschrift für Post und Telegraphie, Wien 1909.

Inhaltsübersicht.

Seite

Einleitung 9
A. Die Post als Personenbeförderungsmittel bis zum Aufkommen der Eisenbahnen 11
I. Geschichtliche Entwickelung 11
II. Poststraßen 20
III. Beförderungsmittel 25
IV. Bestimmungen für die Benutzung der Posten zum Reisen 34
1. Ordentliche Posten 34
a) Meldung und Annahme zur Reise 34
b) Grundsätze der Gebührenerhebung . . . 39
c) Reisegepäck 48
d) Verhalten der Reisenden bei der Abreise . 54
e) Wartezimmer der Postanstalten 56
f) Verhalten der Reisenden auf den Posten . 58
g) Beförderungszeit 59
2. Extraposten und Kurierposten 67
a) Allgemeines 67
b) Meldung und Annahme zur Reise 68
c) Grundsätze für die Bespannung der Wagen 68
d) Grundsätze der Gebührenerhebung . . . 72
e) Verhalten der Reisenden bei der Abreise . 81
f) Beförderungszeit 82
V. Privatfuhrwerke als Konkurrenzunternehmungen 87

Seite
B. Die neuzeitlichen Verhältnisse 92
I. Umgestaltung durch die Eisenbahnen 92
II. Beförderungsmittel 99
III. Bestimmungen für die Benutzung der Posten zum Reisen 99
1. Ordentliche Posten 99
2. Landpostfahrten 103
3. Extraposten 104
C. Beurteilung der Post als Personenbeförderungsmittel 106
Schluß: Ausblick 114

Einleitung.

Wie jeder Verkehr, so beruht auch der Reiseverkehr auf den Handels-, Erwerbs-, Familien- und Freundschaftsinteressen der Menschen. Diese Interessen sind so alt wie die Menschheit selbst, und so hat es, so gering auch die Beziehungen zu den Mitmenschen auf der Urstufe der Zivilisation gewesen sein mögen, an einem Verkehr nie gefehlt. Als dann die Völker aus dem ruhelosen Zustande des Wanderlebens zur dauernden Ansiedelung übergingen, als die menschliche Wirtschaft sich mehr und mehr hob und die Arbeitsteilung in der Produktion sich mehr und mehr vergrößerte, wurde auch das Bedürfnis nach gegenseitigem Verkehr immer dringender, und es machte sich das Verlangen nach regelmäßiger, die räumlichen Entfernungen möglichst schnell überwindender Verkehrsvermittelung immer mehr geltend. Wo aber ein solches Verlangen vorhanden ist, dort finden wir auch die ersten Anfänge einheitlich geordneter Einrichtungen. In der Geschichte des Verkehrswesens sind die „Posten“ das erste Beispiel eines solchen nach einheitlichen Grundsätzen eingerichteten Betriebs.

Unter „Posten“ versteht man öffentliche, unter staatlicher Aufsicht stehende Einrichtungen zur regelmäßigen, jedermann gegen feste Gebühren zustehenden Beförderung von Nachrichten, Päckereien und Personen. Solche Anstalten gibt es in Deutschland erst seit Anfang des 16. Jahrhunderts. Um diese Zeit legte Franz v. Taxis einen allgemeinen Postkurs von Wien nach Brüssel an. Um die Mitte desselben Jahrhunderts gründete der deutsche Kaiser in seinen Erb-

linden eigene Posten und übertrug dort dem Grafen von Paar das Erblandpostmeisteramt. Braunschweig, Kursachsen und Württemberg folgten noch im Laufe des 16. Jahrhunderts dem Beispiele des Kaisers, doch waren diese Versuche nur von kurzer Dauer. Erst im 17. Jahrhundert sehen wir zahlreiche landesherrliche Posten entstehen, so in Salzburg, Kurbrandenburg, Mecklenburg, Sachsen, Osnabrück usw.

Anfangs dienten diese Posten hauptsächlich nur dem Nachrichtenverkehre; als sich aber das Bedürfnis nach einem regelmäßigen Personenbeförderungsmittel geltend machte, zogen die Postverwaltungen auch die Personenbeförderung in ihren Bereich. Dieser Dienstzweig ist in der Gegenwart allerdings durch die Eisenbahnen sehr beeinträchtigt worden, während des 18. Jahrhunderts und der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts hat er jedoch eine sehr große volkswirtschaftliche Bedeutung gehabt. Eine Darstellung der Personenbeförderung durch die Posten dürfte daher nicht ohne Interesse sein.

A. Die Post als Beförderungsmittel bis zum Aufkommen der Eisenbahnen.

I. Geschichtliche Entwickelung.

Über den Zeitpunkt, von dem ab die Taxis'sche Postverwaltung die Personenbeförderung aufgenommen hat, geben uns gelegentliche Äußerungen in Reisebeschreibungen aus dem 16. Jahrhundert einigen Aufschluß. So berichtet der Augsburger Handelsherr L. Rem in seinem Tagebuche, daß er im Jahre 1515 verschiedentlich zwischen Augsburg und Brüssel „auf der Post geritten" sei. Ebenso ritt er am 19. Januar 1519 „aus Antorff mit den posten zur post uff Brüssel". Ferner sagt Andreas Masius in einer Abrechnung, die er dem Herzog von Jülich vorgelegt hat, über seine im Frühjahr 1551 unternommene Romreise: „Von Augspurg biß gen Rom bin ich auf der post geritten".[1]) Daß die Taxis'sche Postverwaltung schon frühzeitig ihr Augenmerk auf die Personenbeförderung gelenkt hat, geht auch daraus hervor, daß bereits im 16. Jahrhundert die „Post", d. h. das Posthaus, an manchen Orten die bestimmungsmäßige Herberge für die Passagiere gewesen ist.

Wie obige Aufzeichnungen zeigen, ritt man zu jener Zeit auf vorher bei dem Postamt bestellten Postpferden, einen Postillon zur Seite. Waren auch diese Postritte für die Reisenden äußerst anstrengend, da an den einzelnen

1) Rübsam, Dr. Joseph, Johann Baptista von Taxis. Freiburg im Breisgau 1899, S. 213.

Stationen meist nur ganz kurze Rast gehalten und auch nachts weitergereist wurde, so gewährte doch die Begleitung eines Postillons, der unter besonderem staatlichen Schutze reiste, dem Reisenden größere Sicherheit.[1])

Für diese Vermietung von Postpferden gab es, wie wir aus der Abrechnung des Masius erfahren, eine feste Taxe. Er hatte $^1/_2$ Krone für eine Post oder 2 Meilen zu zahlen.

Des Postwagens zur Personenbeförderung scheint man sich erst gegen Ende des 16. Jahrhunderts bedient zu haben. So erwähnt Samuel Küchel in seinem Reisetagebuche, daß er 1585 auf der Strecke Prag-Leipzig „zu gutschen" gereist sei, und nach Codognos Itinerario haben die Posthalter für manche Routen, wie für die von Wien nach Prag und von Wien nach Polen, Wagen bereit gehalten. Für die Strecke Frankfurt-Straßburg-Basel wird die Einführung eines Kutschendienstes im Jahre 1619 bezeugt.[2])

Infolge der gesteigerten Anforderungen des Handels und der Reiselust sowie der Zunahme des Brief- und des auch damals schon von der Post besorgten Paketverkehrs machte sich im Laufe des 17. Jahrhunderts das Bedürfnis nach Anlage fahrender Posten mehr und mehr geltend, und es entstanden daher gegen Ende des 17. Jahrhunderts überall staatlich geordnete Einrichtungen für die Personen- und Postsachenbeförderung mittels Wagen.

Die einzelnen Landesverwaltungen handhabten jedoch diesen Dienstzweig sehr verschieden. Die meisten Reichsstände benutzten ihre aus dem Postregal, d. h. dem Rechte, unter Ausschließung Anderer Posten anzulegen und zu betreiben, entspringenden Befugnisse nur indirekt; anstatt die Beförderung der Reisenden und ihrer Güter von vornherein selbst in die Hand zu nehmen und für eigene Rechnung

1) Rübsam, Dr. Joseph, Ein internationales Postkursbuch aus dem Jahre 1563. L'Union Postale. Bern 1889, S. 85.

2) Huber, Prof. Dr. F. C., Die geschichtliche Entwickelung des modernen Verkehrs. Tübingen 1893, S. 173.

zu betreiben, pflegten die Landesherren die Personenbeförderung und nicht selten auch die Vereinnahmung der ganzen Erträgnisse des Reiseverkehrs einem Privatunternehmer zu überlassen. Der einzige Gewinn für die Landeskasse bestand höchstens in einem geringen Bruchteile der Einkünfte oder in einer bestimmten Pacht. Einzelne Kommunen erhielten sogar die Erlaubnis, Postverbindungen für eigene Rechnung anzulegen. Andere Reichsstände übertrugen die Ausübung des Postregals einem Geschlecht als Lehen oder überließen sie der Reichs-Post, die vom Kaiser dem Geschlecht von Thurn und Taxis übertragen war. Nur wenige übernahmen die Verwaltung und den Betrieb sogleich in eigene Regie.

Es würde zu weit führen, alle Unternehmungen staatlicher oder privater Art einzeln aufzuführen. Jeder Duodez-Potentat, mochte sein Ländchen noch so winzig sein, pochte auf sein Postregal und wollte auf seinem Gebiete seine eigene Post haben. Zwar versuchten die Fürsten von Thurn und Taxis mit Unterstützung der Kaiser immer wieder, den einzelnen Territorialherren das Recht, Posten anzulegen, streitig zu machen, doch vergebens. Der Kampf um die Zentralisierung der deutschen Posten dauerte sehr lange, und die gesamte Thurn- und Taxis'sche Postgeschichte des 17. und 18. Jahrhunderts dreht sich um kaum etwas anderes als um die Verdrängung der landesherrlichen Posten und des Nebenbotenwesens sowie die Ersetzung dieser Einrichtungen durch die Thurn- und Taxis'schen Posten.

Daß unter diesen Umständen die Anlage fahrender Posten, wenn sie die Gebiete mehrerer Reichsstände berühren mußten, schwierig war, dürfte einleuchtend sein. Die diplomatischen Verhandlungen zwischen den einzelnen Regierungen zogen sich oft Jahre lang hin[1]) und selbst die Anlegung

1) Die Verhandlungen wegen Einrichtung einer fahrenden Post von Hamm durch die Grafschaft Mark bis Cölln dauerten 30 Jahre (Matthias, W. H.: Darstellung des Postwesens in den Königl. Preußischen Staaten. Berlin 1812, S. 56).

einer Nebenverbindung auf einer nur wenige Meilen langen Strecke wurde damals mit dem reichlichsten Aufwand von Überlegung und Förmlichkeiten zu einem beinahe politischen Akte aufgebauscht, zu dessen würdiger Erledigung Regierungs-, Hof- und Konsistorialräte aufgeboten wurden.[1]) Häufig wurde trotz des Widerstandes der fremden Landesherren mit der Einrichtung von Posten vorgegangen. Es kam dann nicht selten vor, daß man die Postwagen bei der Durchfahrt oder bei der Ankunft anhielt oder daß man sie an der Grenze durch Herunterlassen des Schlagbaums an der Weiterfahrt zu hindern suchte. Wenn trotzdem mancher Postkurs zustande kam, lag dies häufig an der Schlauheit und Unverfrorenheit des betreffenden Postillons, der das Zoll- oder Grenzhaus umfuhr und auf Nebenwegen die Weiterfahrt zu ermöglichen suchte.[2])

Auch die Städte trachteten nicht selten danach, die Einführung fahrender Posten zu verhindern. Als z. B. im Jahre 1675 von Wittenberg aus Postkaleschen nach Dresden, Leipzig, Halle und Magdeburg eingerichtet werden sollten, erregte dies in Wittenberg große Aufregung. Universität, Rat, Bürgerschaft, die Kramerinnung und vor allem die in ihrem Gewerbe sehr beeinträchtigten Lohnkutscher wurden in langen Eingaben an den Kurfürsten von Sachsen vorstellig, daß die frühere Beförderung durch Boten und Fuhrleute weit besser gewesen sei als die neue Post.[3]) Andererseits wurden die fahrenden Posten als ein großer Fortschritt begrüßt. Das Aufsehen darüber, daß man nunmehr „zu gewissen Stunden für billiges Geld" von einem Orte zum andern und auf manchen Routen sogar zur Nachtzeit fahren konnte, mag nach mancherlei aus jener Zeit bekannt gewordenen Äußerungen nicht geringer gewesen sein als das-

1) Archiv für Post und Telegraphie, Berlin. Jahrg. 1878, S. 47.
2) Vgl. Stephan, a. a. O. S. 84.
3) Schaefer, G., Geschichte d. Sächs. Postwesens, Dresden 1879, Seite 86.

jenige, welches heutigen Tages etwa eine wichtige Erfindung verursacht.[1])

In einem beständigen Kampfe lebten die fahrenden Posten mit den Hauderern und Landkutschern, die eine beharrliche Opposition gegen die Ausbreitung der Staatsposten trieben, häufig die Postwagen mit einer Schar Bewaffneter überfielen und ihnen die Briefbeutel und Personen abnahmen, die sie dann auf bereitgehaltenen Wagen weiterbeförderten.[2])

Zunächst erfreuten sich zwar nur einzelne Teile Deutschlands fahrender Posten; namentlich dort, wo die Taxis'sche Postverwaltung herrschte, mangelte es an solchen. Diese wandte ihre Aufmerksamkeit vorzugsweise der Entwickelung des Verkehrs auf den rentablen Hauptlinien zu, während sie der Förderung desselben in den abseits der großen Verkehrsstraßen liegenden Gebieten geringe Beachtung schenkte und hier die Beförderung von Personen und Sachen den Landkutschen überließ. Äußerst mangelhaft war auch das Ineinandergreifen der Posten. Wer z. B. von München nach Straßburg mit dem Postwagen reisen wollte, durfte bis 1760 den Umweg über Nürnberg—Heilbronn—Offenburg nicht scheuen und mußte froh sein, am 12. Tage in Straßburg anzukommen. Er reiste Mittwoch abends nach München ab, langte Freitag nachts in Nürnberg an, wo er bis Mittwoch mittag liegen bleiben mußte, war Samstag nachts in Offenburg und Sonntag früh in Straßburg.[3])

Seit der Mitte des 18. Jahrhunderts verdichtete sich aber auch in diesen Gebieten — wie freilich in erheblich stärkerem Umfange — in den Gegenden, in denen es Landesposten gab, das Netz der Postverbindungen von Jahr zu Jahr mehr. Die regelmäßigste Postverbindung des 18. Jahrhunderts bestand zwischen Berlin und Potsdam. Sie wurde

1) Schaefer, G., a. a. O. S. 119.
2) Vgl. auch Stephan, Geschichte der Preußischen Post, S. 84.
3) Löffler, K., Geschichte des Verkehrs in Baden. Heidelberg 1910, S. 179.

durch eine Journaliere vermittelt, die täglich zweimal den Weg in vier Stunden zurücklegte.

Neben der Personenbeförderung durch regelmäßig fahrende Posten, die sog. ordinari-Posten, befaßten sich die Postverwaltungen weiter damit, an Reisende Pferde zu vermieten, sei es zum Reiten, sei es zur Beförderung eigener Wagen. Den Pferden gab man einen Postillon mit, der sie zurückzubringen hatte. Auch stellten die Postmeister und Posthalter den Reisenden ihre Wagen zur Verfügung. Diese Beförderung nannte man im Gegensatze zu der ordinari-Beförderung extra-ordinari- oder Extrapostbeförderung.

In Brandenburg-Preußen waren die Extraposten bis zum Jahre 1710 unbekannt. Den Standespersonen und den im Dienste reisenden Beamten mußten auf einen Paß des Kurfürsten von den Bürgern und Bauern Pferde gestellt werden. Wer sonst mit der ordinären Post nicht reisen wollte, nahm Lohnfuhren, da ein Postzwang für Personen noch nicht bestand. Infolge Überhandnehmens der Bedrückung des reisenden Publikums durch die Fuhrleute wurde in dem Jahre 1698 und in den folgenden Jahren für die einzelnen Gegenden besonders bestimmt, daß alle Fuhrleute sich bei einem Kommissar melden, einen Eid ablegen und durch das Los unter sich ausmachen sollten, „wie sie einander in Ordnung zu folgen haben". Sie durften alle Tage fahren, nur nicht an Posttagen, außer wenn die Post voll besetzt oder 4 Stunden vorher abgefahren war. Anderen Fuhrleuten war die Personenbeförderung überhaupt nicht gestattet. Diese Einrichtung, die sogenannten Reihenfahrten, leistete in Ermangelung eines gleichmäßig ausgedehnten Postwesens dem Verkehre gute Dienste. Da jedoch die Fuhrleute sich Eingriffe gegenüber den ordinären Posten erlaubten, verordnete der preußische König durch Patent vom 31. Januar 1703 nochmals, daß kein Reisender nach einem Orte, nach dem eine ordinäre Post ging, am Tage des Abgangs der Post befördert werden durfte, es sei denn, daß diese völlig besetzt gewesen wäre. Um aber durch

diese Beschränkung der Fuhren an den Posttagen den Erwerb der Extrapostfahrer nicht zu schmälern, untersagte das Patent den Postmeistern das Extrapostfahren mit eigenen und mit Dienstpferden; ja es durfte niemand, nicht einmal in seinen häuslichen Angelegenheiten, weder mit eigenen noch mit gemieteten Pferden reisen. Dieses Verbot bestand bis zum 10. Februar 1708. Die Extrapostspänner benutzten jedoch ihr Alleinrecht nur dazu, die Reisenden zu überteuern, sie leisteten nur Vorspann, wenn es ihnen gelegen war, hielten schlechtes Gespann usw., und so sah sich die Postverwaltung aus Anlaß der vielen Klagen gezwungen, die ganze Verfassung der Extrapostfuhren aufzuheben. Dies geschah für Westfalen durch Edikt vom 20. September 1710 und für die Residenzstädte sowie für Churmark, Hinterpommern und Krossen durch Edikt vom 12. Juni 1711.[1]) In diesen Edikten wird den Postmeistern und Postillonen freigestellt, selbst Pferde für die Extraposten zu halten oder andere tüchtige Leute von der Bürgerschaft für diesen Dienst anzunehmen, für deren Handlungen sie aber verantwortlich waren. Jedoch auch diese Einrichtung bewährte sich nicht. Der König bestimmte daher in den Jahren 1711 und 1712 durch verschiedene für jede Provinz besonders gegebene Edikte, daß das Fahren mit Postpferden unter dem Namen „Extrapost" fortan eine landesherrliche Anstalt, folglich Zubehör des Postwesens sein, daß dagegen das Fahren mit

1) In dem Edikt heißt es: Weilen verschiedentlich geklaget und wahrbefunden worden, daß die zur Fortbringung der *extra* Posten biß daher *enrolliert* gewesene Bürger, wenn die Reihe an ihnen gewesen, unterm Vorwandt Ihrer Haußе Arbeit oder andere selbst ersonnenen Hindernissen sich nicht *parat* dazu gehalten, folglich gahr langsahm vor dem Post-Hause sich eingestellet undt solchergestallt die Reisende über Gebühr aufgehalten, imgleichen daß viele mit schlechten Pferden und untauglichen Geschirr sich versehen, alles dieses aber biß daher denen Post-Bedienten *blame* undt vielen Verdruß erwecket hat, da es doch nicht in ihrem Vermögen gestanden, die *enrollierte*, welche alß Bürger des Post-Ambts Jurisdiktion nicht anerkennen wollen, in die Schranken ihrer Schuldigkeit zu setzen. Alß soll hinführo usw.

Fuhrmannspferden unter der Benennung „Lohnfuhren" als ein abgesondertes, für sich bestehendes bürgerliches Gewerbe betrachtet werden solle. Jedoch hatten die Fuhrleute auch weiterhin die Verpflichtung, wenn die Posthalter die Extrapostfuhren nicht bewältigen konnten, einzuspringen. Diese Heranziehung von Hilfspferden der Bürger und Landbewohner wurde erst durch Verfügung vom 20. November 1831 auf die Reisen Allerhöchster und Höchster Herrschaften sowie auf andere außerordentliche Fälle beschränkt.

Zur Beförderung vornehmer Reisender vom Hofe (Gesandte, Generäle) und vom Stand diente endlich die Kurierbeförderung.

Es gab also im 18. Jahrhundert zur Beförderung von Personen:

a) die ordinäre fahrende Post, bestehend aus Postkutschen, Diligencen[1]) und Journalieren;[2])

b) die reitende Extrapost für Reisende, die mittels eines Postpferdes und unter Begleitung eines reitenden Postillons reisen wollten;

c) die fahrende Extrapost zur außergewöhnlichen Beförderung von Reisenden und deren Gepäck mittels Wagens oder Chaise;

d) die Kurierpost, eine reitende, später fahrende Extrapost, deren Beförderung mit noch größerer Beschleunigung geschehen mußte.

Seit Beginn des 19. Jahrhunderts zeigte sich in allen Kulturstaaten eine Regsamkeit der Postbehörden, die in Erstaunen setzt. Durch eine bedeutende Vermehrung der Postkurse, durch Beschleunigung der Beförderung usw. suchten die Verwaltungen den Verkehr mehr und mehr zu fördern. Bisher hatten die Postwagen neben der Beförderung der Reisenden auch dem Warentransporte gedient; nur auf

1) Schwere Kutschen auf Druckfedern oder auf Riemen ruhend.
2) Leichte Kutschen zwischen zwei Städten mit großen Postämtern.

einzelnen Routen, wo der Päckereiverkehr besonders groß war, hatten eigene Packwagenfahrten stattgefunden. Diese Verbindung des Personen- und des Frachtentransports mußte bei den ungünstigen Straßenverhältnissen hemmend auf die Schnelligkeit und Pünktlichkeit der Beförderung einwirken. Eine Beschleunigung war nur möglich, wenn beide getrennt wurden. Dieses geschah im Jahre 1821, in dem die preußische Postverwaltung die erste Schnellpost zwischen Koblenz, Cöln und Düsseldorf lediglich zur Beförderung von Briefen und Personen nebst deren kleineren Gepäckstücken in Gang setzte. Die Fortschaffung der schweren Gepäckstücke und der Poststücke erfolgte durch besondere Pack- oder Güterwagen, die ebenfalls 2 oder 6 Sitzplätze hatten. Diese Einrichtung fand den ungeteilten Beifall des reisenden Publikums. Die Schnellpost- oder Eilwagenkurse vermehrten sich immer mehr und bald liefen auf allen bedeutenden Kursen solche Posten.

Im Jahre 1838 führte die preußische Postverwaltung größere 11—15-sitzige Wagen, die sogenannten Personenposten, ein, die als echt bürgerliches Beförderungsmittel dem Massenverkehr dienen sollten und auch wieder zur Paketbeförderung mitbenutzt wurden. Ihre Geschwindigkeit war allerdings etwas geringer als die der Schnellposten, dafür waren aber die Fahrpreise niedriger. Auch die meisten anderen deutschen Postverwaltungen folgten dem Beispiele Preußens, so Bayern und Württemberg durch Einrichtung der sogenannten Postomnibusfahrten.

Auf den kleineren Kursen verkehrten die Personenposten ausschließlich, auf größeren blieben neben ihnen die Schnellposten bestehen, so daß wir zu jener Zeit im Postwesen den Unterschied inbezug auf die Schnelligkeit der Beförderung finden, die wir heute auf den Eisenbahnen zwischen Schnell- und Personenzügen haben.

Bevor jedoch auf die Bestimmungen über die Benutzung der Posten eingegangen wird, dürfte es sich empfehlen, einen Blick auf den Zustand der Poststraßen und der

Beförderungsmittel zu werfen, weil sich hieraus manche Zustände im Personenpostwesen erklären.

II. Poststrassen.

Mit der Aufrichtung des „ewigen Landfriedens" im Jahre 1495 war den Landesherren die Pflege der Landstraßen vom Kaiser überwiesen worden; diese hatten sich aber die ihnen aufgetragene Obsorge für den guten Zustand der Straßen meistens nur wenig angelegen sein lassen. So waren denn zu Beginn des 18. Jahrhunderts die Straßen noch in einem üblen Zustande und selbst manche Post- und Hauptstraße war nicht besser als unsere Feldwege. Sie bestanden aus nackter Erde und waren im Winter und zur Regenzeit nahezu unpassierbar. Immer wieder wird es auf die Klagen der Reichspost hin den Reichsständen durch kaiserliche Patente zur Pflicht gemacht, die Straßen in guten Stand zu bringen und darin zu erhalten; aber noch im Jahre 1724 klagt Kaiser Karl VI.: „der tägliche Augenschein lehre, daß unseren heilsamen Befehlen zur Erhaltung und Besserung der Straßen nicht nur in keinen Dingen nachgelebt, sondern die Ordinari-, Wege- und Straßen von Tag zu Tag unpraktikabel werden, und fast Niemand ohne sonderer Leibs- und Lebensgefahr reisen könne, wodurch Handel und Wandel gehemmt wird".[1])

Mit der Einführung der fahrenden Posten fanden die Klagen der Reichspost über die Mangelhaftigkeit der Wege beim reisenden Publikum kräftigen Widerhall. Kein Reichsstand, war er auch noch so unbedeutend, konnte sich jetzt der Wegebesserung entziehen, wollte er nicht der Vorteile, die Handel und Reiseverkehr für sein Land mit sich brachten, verlustig gehen. Diejenigen Reichsstände, welche eigene, von der Reichspost unabhängige Landesposten be-

1) Zeitschr. für Post und Telegraphie. Wien, Jahrg. 1909, S. 73.

trieben, hatten erst recht ein Interesse für die Verbesserung der Straßen. Es erschienen daher in den ersten Jahren des 18. Jahrhunderts immer vollständigere Wegeordnungen. Kursachsen, Württemberg, Hessen, Bayern und andere Staaten begannen mit der Herstellung guter Steinstraßen. Aber der Bau ging nur langsam vorwärts, und noch die württembergische Postdienst-Instruktion vom Jahre 1807 bestimmte, daß auf jedem Postwagen Hauen, Winden und Ketten mitgeführt werden sollten, um die umgestürzten Postwagen wieder aufrichten und die steckengebliebenen aus dem Moraste ziehen zu können.

Je weiter man jedoch nach Norden in Deutschland kam, desto schlechter wurden die Straßen, insbesondere in den preußischen Provinzen mit verhältnismäßig geringem Verkehr. Allerdings ergingen verschiedene Edikte und Patente, wie am 17. August 1701, am 7. März 1712, am 30. August 1712 usw., in denen den Städten und Gemeinden die Besserung der Poststraßen anbefohlen wurde, aber noch um die Mitte des 18. Jahrhunderts waren die Poststraßen mehr zum Nutzen der Feldscherer, Schmiede und Rademacher als der Reisenden eingerichtet; das Umwerfen und Zerbrechen der Fuhrwerke gehörte auf vielen Strecken zu den Normalzuständen; Arm-, Bein- und Rippenbrüche waren an der Tagesordnung.

Auch unter Friedrich dem Großen geschah wenig für den Ausbau der Straßen. Er erließ zwar unterm 24. Juni 1764 ein besonderes Reglement, indem er u. a. bestimmte, daß alle Landstraßen an beiden Seiten mit Gräben versehen und mit Weiden oder anderen Bäumen besetzt werden sollten, doch noch in einem Zirkulare vom Jahre 1782 muß zugegeben werden, daß es häufig „an der gemeinsten Vorsorge für die Güte und Bequemlichkeit der Landstraßen" fehle.

Die schlechten Wege waren natürlich ein Schrecken für die Reisenden. So schrieb Willebrandt in seinem 1758 erschienenen Werke: „Historische Berichte und Praktische Anmerkungen auf Reisen" (S. 98): „Die elenden Wege,

welche ihr hie und da auf euren Reisen antreffen werdet, da ihr bald durch tiefe Moräste und Pfützen, bald über abscheuliche Stein-Wege, welche euch das Eingeweide im Leibe fast zerstoßen, werdet reisen müssen, können unmöglich dazu dienen, euch Anmut zu verschaffen. Und kommt zu diesem noch hinzu, daß ihr euren Wagen oft selbst müsset nachschieben helfen, wenn ihr nicht in dem Sande und im Morast wollet stecken bleiben, so wird gewiß der Eckel die Stelle der Begierde bey euch einnehmen". Kohler ermahnt in seiner „Anweisung zur Reiseklugheit" vom Jahre 1788, „ja nicht einen heilenden Balsam für die äußeren Wunden und Quetschungen zu vergessen"[1]) und J. N. Hecht zählt in seinem „Reisehandbüchlein" zu den Erfordernissen eines „ordentlichen Passagiers" namentlich christliche Geduld und „gute Leibeskonstitution".[2])

Noch im Anfang des 19. Jahrhunderts war z. B. der Post- und Heerweg von Emden nach Leer in einem so schlechten Zustande, daß der Amtmann von Oldersum sich darüber bei der Kammer in Aurich beklagte: „Schwere Wagen geraten öfters so tief und fest hinein, daß sie sich losgraben und durch Vorspann aus ihrer Gesellschaft herausreißen müssen,"[3]) und wie wenig im Jahre 1814 die Verkehrsstraßen im Harz für den Fuhrverkehr eingerichtet waren, zeigt ein Bericht eines Postinspektors, der von Halberstadt aus den Gang der Posten neu zu regeln hatte. In diesem heißt es: „Die Straßen sind mit Steinen, die lose im Wege liegen, fast bedeckt; sie führen durch viertelmeilenlange Hohlwege, wo kein Wagen ausbiegen kann, und es Mühe kostet, wenn man zu Pferde vorbei will: schnell zu fahren ist unmöglich, weil es Niemand wegen der starken Stöße aushält".

Ließen so die Poststraßen hinsichtlich ihrer Beschaffenheit viel zu wünschen übrig, so war es auch mit der

1) Schaefer, a. a. O. S. 52.
2) Stephan, a. a. O. S. 310.
3) Arch. für Post und Telegraphie, Jahrg. 1906, S. 186.

Sicherheit auf ihnen nicht gut bestellt. Während des ganzen 18. Jahrhunderts, namentlich aber nach Beendigung des Siebenjährigen Krieges war die Unsicherheit auf den Landstraßen im allgemeinen ziemlich groß. Raubanfälle und Plünderungen der Postwagen kamen häufig vor. Entlassene Söldner, Zigeuner und ähnliches Gesindel bildeten die Räuberbanden. Besonders Norddeutschland stand in dieser Beziehung im schlimmen Rufe, und es war sogar gebräuchlich geworden, vor jeder Fahrt aus dem südlichen ins nördliche Deutschland das heilige Sakrament zu empfangen. Daß aber auch in Süddeutschland die Straßen keineswegs sicher waren, beweisen die vielen Verordnungen, die die Fürsten des schwäbischen Kreises, eines der zehn Kreise des ehemaligen Deutschen Reiches, der ungefähr das Gebiet des heutigen Baden und Württemberg umfaßte, in jenen Jahren erließen. Auch Kaiser Joseph II. versuchte die Sicherheit auf den Straßen mit Hilfe der verschiedenen Kreise und der Reichsritterschaft wiederherzustellen. So erging im Jahre 1772 ein Reskript an den Schwäbischen Kreis, in dem der Kaiser die Reichsstände dringend auffordert, ein wachsames Auge auf das Gesindel zu haben, möglichst oft Streifen, „auch Visitationen der Schenken und Wirtschaften" vornehmen, das streifende Gesindel aufheben und bestrafen oder zu öffentlichen Arbeiten anhalten zu lassen. Aber noch bis in das 19. Jahrhundert hinein war es nötig, die Postwagen zum Schutze der Waren und Reisenden, insbesondere zur Nachtzeit durch einen bewaffneten Mann, Convoyers, Landjäger usw., begleiten zu lassen.

Mit Beginn des 19. Jahrhunderts traten hinsichtlich der Straßenverhältnisse wichtige Verbesserungen ein.

Die erste war die geometrische Vermessung der Poststraßen.

Schon in den ältesten Botenordnungen findet man die Andeutung, daß die Meilen in Deutschland eine sehr verschiedene Länge hätten. Dies lag daran, daß die Ent-

ernungen zwischen den Orten nur geschätzt, nicht aber virklich vermessen waren. Was nach altem Herkommen ls eine Meile galt, wurde stets auch dafür angesehen, wenn lie Entfernung auch tatsächlich 1 1/4 Meile betrug.

In Kursachsen hatte allerdings Kurfürst Johann Georg III. bereits im Jahre 1682 an den frequenteren Straßen hölzerne Postsäulen (Meilensteine) errichten lassen, diese waren edoch ziemlich willkürlich ohne genaue Ausmessung der Strecken gesetzt worden. Erst August der Starke ließ in den 20er Jahren des 18. Jahrhunderts die Straßen vermessen und an ihnen steinerne Wegesäulen errichten, zu denen er selbst die Zeichnung entworfen hatte.

In Preußen machte im Jahre 1730 der Postrat Grube zum ersten Male den Vorschlag, die Poststraßen vermessen und mit Meilenpfeilern versehen zu lassen.

Eine allgemeine geometrische Vermessung der Straßen begann jedoch erst mit dem 19. Jahrhundert.

Um dieselbe Zeit hob sich der Straßenbau auf eine höhere Stufe. Zwar war in Schwaben bereits im Jahre 1753 die erste deutsche Chaussee zwischen Nördlingen und Oettingen angelegt worden, aber bis Ende des 18. Jahrhunderts gab es Chausseen nur ganz vereinzelt. Erst die von Mac Adam erfundene Methode der Beschotterung der Landstraßen, die von Thomas Telford noch vervollkommnet worden war, führte eine große Erleichterung und Verbilligung der Anlage von Kunststraßen herbei und beförderte die Entwickelung des Straßennetzes in hohem Maße.

Preußen verdankt seine erste Chaussee dem Freiherrn von Stein, der Ende der achtziger und Anfang der neunziger Jahre des 18. Jahrhunderts 20 Meilen Kunststraße in der Grafschaft Mark herstellen ließ. Im Jahre 1792 erging sodann ein Edikt wegen des Chausseebaus in der Kurmark, aber die Herstellung von Chausseen verzögerte sich durch die Kriege. Später ist in dieser Beziehung das Versäumte nachgeholt worden, so daß es bereits im Jahre 1861 3791 Meilen Chausseen in Preußen gab, einschließlich der

von den Kreisen, Gemeinden sowie von Aktiengesellschaften und Privatpersonen hergestellten. Allerdings blieben noch viele Poststraßen in schlechter Beschaffenheit, und noch bis in die siebziger Jahre geben die Postillone als Grund für erhebliche Überschreitungen der festgesetzten Beförderungszeit die Unwegsamkeit der Straßen an.

III. Beförderungsmittel.

Unter den ältesten Postwagen, mögen sie nun das Reichswappen, den kurbrandenburgischen Adler oder das Abzeichen eines anderen deutschen Landesherrn getragen haben, darf man sich nicht jene bequemen Postwagen vorstellen, wie sie heute auf den Poststraßen verkehren.

Zu den fahrenden Posten bediente man sich im 17. und 18. Jahrhundert Postkaleschen mit 2, später 4 und 6 Sitzplätzen, die sich auf zwei in Lederriemen hängenden Sitzbänke verteilten. Diese Postwagen bestanden aus einem Kasten von Holz oder Korbgeflecht, der fest auf der Achse ruhte, und stellten eine Art verbesserter Leiterwagen dar. Daneben gab es auch Wagen, bei denen der Wagenkasten in Ketten oder in Riemen hing. Ihr plumper Bau entsprach aber so wenig den Gesetzen der Statik und Mechanik, daß die Insassen der Gefahr, durch die Stöße des Wagens herausgeschleudert zu werden, fortwährend ausgesetzt waren.

Die Postwagen hatten anfangs kein Verdeck, so daß die Passagiere gegen die Sonnenstrahlen oder den Regen keinen Schutz fanden. Im Jahre 1685 versah man zwar einige Wagen mit einem solchen „aus gewächseter Leinwand"; für gewöhnlich fuhren aber die Wagen ohne schützende Bedachung; nur bei Regenwetter wurde eine leinene Plane oder eine einfache Wachsdecke aufgespannt, die aber gegen die eindringende Feuchtigkeit nur notdürftig Schutz gewährte. Erst in der Mitte des 18. Jahrhunderts kamen Verdecke aus Leder auf.

Eine weitere Verbesserung war die Einführung der Wagenlaternen. Anfangs hatten Postillone und Passagiere bei den Nachtposten in beständiger Finsternis gesessen, auf den guten Willen der Pferde und die nachgiebigen Teile des Weges vertrauend, wenn sie es nicht verzogen, an gefährlichen Stellen auszusteigen und nebenher zu gehen.[1])

Seit der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts stellte man die Postwagen aus besserem Materiale her und begann auf das äußere Aussehen der Wagen mehr Wert zu legen. Die Einführung eiserner Wagentritte und breiterer Sitzbänke, die Rück- und Seitenlehnen und an Stelle des Strohbundes gepolsterte Kissen aufwiesen, war eine wichtige Verbesserung. Ein fühlbarer Übelstand blieb aber immer noch das Fehlen eines geräumigen, verschließbaren Magazins für die Pakete, sowie ordentlicher Wagentüren und Fenster. Die Passagiere mußten entweder mit Mühe über den Kutschbock klettern und von dort aus über die Sitzbänke und Gepäckstücke sich in das Wageninnere zwängen oder über die Seitenwände steigen, zu welchem Zwecke man später gewöhnlich eine Treppe an den Wagen stellte. Bei Regenwetter schlossen Leinwandrouleaux die zum Ein- und Aussteigen dienenden Öffnungen, so daß im Innern des Wagens Dunkelheit herrschte.

Eine andere Art von Postwagen waren die sogenannten Diligencen, der Hauptsache nach aus einem auf durchlaufenden Tragriemen befestigten oder auf Horizontalfedern ruhenden Kasten bestehend, der im Innern sechs Sitzplätze

1) Auf eine Beschwerde der Leipziger Kaufmannschaft aus dem Jahre 1698 darüber, daß die Postillone selbst an gefährlichen Stellen keine Lichter oder Laternen anzündeten, erklärte der Ober-Postmeister Kees: „Daß diesseits Gera uff dem sog. Hungerberge es sehr gefährlich, ist bekannt; es steigen aber die Passagiere insgemein daselbst ab, oder da sie sitzen bleiben wollen, werden die Räder mit Ketten eingehängt. Lichter und Laternen können Postillons nicht allzeit bei sich führen" (Schaefer a. a. O., S. 119).

und in zwei Cabriolets, von denen das eine vorn, das andere hinten sich befand, ebensoviele hatte. Zur Aufnahme des Gepäcks diente das Verdeck und für die kleineren Sendungen die verschließbaren Sitzkästen.

Alle diese Wagenarten standen bis ins 19. Jahrhundert hinein im Gebrauche. Der Aufenthalt in den engen, unbequemen, von Gerüchen aller Art erfüllten Wagen gehörte nicht zu den Annehmlichkeiten, zumal die Postbedienten entgegen allen wiederholt erlassenen Vorschriften[1]) eine

1) Im preuß. Edikt vom 15. Juni 1700 heißt es: Demnach von den auf Unsern fahrenden Posten reisenden Passagier vielfältig Beschwerde geführet, daß die Postwagen gemeiniglich mit allerhand Victualien und andere vielen Raum einnehmenden Packen und Balotten dergestalt beladen werden, daß offtmahls gedachte Passagiers darauff zu sitzen keinen Platz haben und vor übelen Geruch nicht bleiben können, da doch solche Posten eigentlich zu derselben Bequemlichkeit und Fortbringung einiger nicht viel Platz einnehmender *pretiosen* Kauffmannsgüter nur angelegt seyen und Wir denn die Unordnungen mit dem förderlichsten abgeholfen wissen wollen; Alss ergehet hiermit Unser gnädigster Befehl an euch bey allen Unsren Post-Aembtern die ungesäumte Verfügung zu machen, daß hinführo auf denen Post Wagens außer den Passagieren nebst demjenigen, so einem jedem derselben vermöge der Post Ordnung mit sich zu führen erlaubet ist, und vorerwähnten *pretiosen* Kauffmanns Gütern, welche doch in allem höchstens über vier bis fünff Centner an Gewicht nicht austragen, und dergestalt gepacket werden müssen, daß die Passagiers dardurch an ihrer Bequemlichkeit nicht gehindert werden, ohne Unsern *Special*-gnädigsten Befehl nichts geladen werde . . . . Das Edikt vom 6. März 1712 sagt: daß die Passagiere „vor lauter Päckereien und übeln Geruch in den Wagen kaum sitzen können, daher auf die Extraposten getrieben werden, die Posten auch je länger, je mehr den Frachtwagen ähnlich sehen und keine Stunden halten können, desgleichen und da die Postillons sich nicht scheuen, selbst auf vollen Wagen, noch Passagiere heimlich mitzunehmen, die Postwagen dergestalt mit Sachen und Menschen befrachtet sind, daß sie zum öftern zu nicht geringer Blame der Kgl. Posten ganz stecken bleiben". Das Edikt vom 19. November 1723 lautet: „Demnach von verschiedenen Passagieren geklaget wird, daß, wenn Sie mit den Königl. Posten gereiset, die Post-Stücke dergestalt übel verpacket gewesen, daß Ihnen öfters die *Paquete* in den Rücken gefallen und Sie und Ihre Kleider Schaden daran genommen, theils Sie Ihre Füße in den Wagen nicht setzen können, und Sie dannenhero sich der Königl.

solche Menge Kisten und Ballen zwischen die Bänke räumten, daß die Reisenden ganz eingepfercht saßen und bei jedem der so häufigen Stöße in unangenehme Berührung mit irgend einem hin- und herfliegenden Koffer oder Paket geriethen. Es ist daher wohl begreiflich, wenn durch fast alle Reiseschilderungen jener Zeit ein Schmerzensschrei über die Martern geht, die die Reisenden bei den Fahrten im Postwagen zu erdulden hatten, und dies um so mehr, wenn man bedenkt, daß in Frankreich und England gegen Ende des 18. Jahrhunderts bereits bequeme und leichte Wagen im Gebrauche waren. Wenngleich die Bemerkungen, die der Göttinger Physiker Lichtenberg [1]) über die „Rumpel-

Posten fernerhin nicht bedienen wollen, als wird denen . . . befohlen, da es nicht nur Sr. Kgl. Mayst. sondern auch der Post-Meister eigenes Interesse es erfordert, auf die Beybehaltung der *Passagierer* mit aller ersinnlichen Sorgfalt bedacht zu seyn, hinführo aller Orten die Postillons dahin zu sehen, damit die Fracht-Stücke dergestalt aufgepacket werden mögen, daß die *Passagierer commodè* sitzen und Sie Ihre Füßen lassen können".

1) Lichtenberg (G. CH. Vermischte Schriften, Göttingen 1800—1806, Bd. I, S. 334) sagt: „Sie streichen die Postwagen roth (gemeint sind die sächsischen) an, als die Farbe des Schmerzes und der Marter, und bedecken sie mit Wachsleinen, nicht, wie man glaubt, um die Reisenden gegen Sonne und Regen zu schützen (denn die Reisenden haben ihren Feind unter sich, das sind die Wege und die Postwagen), sondern aus derselben Ursache, warum man denen, die gehenkt werden sollen, eine Mütze über das Gesicht zieht, damit nämlich die Umstehenden die gräßlichen Gesichter nicht sehen mögen, die jene schneiden," und an einer anderen Stelle heißt es: „Ein anderer übler Umstand sind die leider nur allzuguten Gesellschaften in den bequemen Postkutschen in England, die immer voll schöner, wohlgekleideter Frauenzimmer stecken, und wo, welches das Parlament nicht leiden sollte, die Passagiere so sitzen, daß sie einander ansehen müssen, wodurch nicht allein eine höchst gefährliche Verirrung der Augen, sondern zuweilen eine höchst schändliche zum Lächeln auf beiden Seiten reizende Verwirrung der Beine, und daraus endlich eine oft nicht mehr aufzulösende Verwirrung der Seele und Gedanken entstanden ist, so daß mancher ehrliche junge Mensch, der von London nach Oxford reisen wollte, statt dessen zum Teufel gereist ist. So etwas ist nun, dem Himmel sei Dank, auf unseren Postwagen nicht möglich. Denn erstlich können artige Frauenzimmer sich unmöglich auf

wagen" seiner Zeit macht, nicht buchstäblich ernst zu nehmen sind, so muß doch für das Jahr 1790 die Schilderung, die Gustav Freytag in seinen „Bildern aus der deutschen Vergangenheit" (Bd. IV, S. 292) und Theodor von Schön in den „Studienreisen eines jungen Staatswirths in Deutschland am Schlusse des vorigen Jahrhunderts" [1])

einen solchen Wagen setzen, wenn sie sich nicht in der Jugend etwas im Zaunklettern, Elsternesterstechen, Äpfelabnehmen und Nüsseprügeln umgesehen haben; denn der Schwung über die Seitenleiter erfordert eine besondere Gewandtheit, und wenige Frauenzimmer können ihn tun, ohne den untenstehenden Wagenmeister und die Stallknechte zum Lachen zu bringen. Für das zweite, so sitzt man, wenn man endlich sitzt, so, daß man sich nicht in das Gesicht sieht, und in dieser Stellung können, was man auch sonst dagegen sagen mag, wenigstens Intriguen nicht gut angefangen werden. Die Erzählung verliert ihre ganze Würze und man kann höchstens nur verstehen, was man sagt, aber nicht, was man sagen will. Endlich hat man auf dem deutschen Postwagen ganz andere Sachen zu tun, als zu plaudern; man muß sich festhalten, wenn die Löcher kommen, oder in den schlimmen Fällen sich gehörig zum Sprung spannen; muß auf die Äste acht geben, und sich zur gehörigen Zeit ducken, damit der Hut oder Kopf nicht sitzen bleibt; die Windseite merken, und immer die Kleidung an der Seite verstärken, von wo der Angriff geschieht, und regnet es gar, so hat bekanntlich der Mensch die Eigenschaft mit anderen Thieren gemein, die nicht in oder auf dem Wasser leben, daß er stille wird, wenn er naß wird; da stockt also die Unterhaltung ganz.

1) Schön schreibt: Ein unförmiger Kasten, der fest auf hölzernen Achsen ruhte, war oben mit Leder bedeckt. Im Innern gab es zwei Sitze, welche in Lederriemen hängend, die an den Leiterbäumen befestigt waren, den Unglücklichen aufnehmen sollten, der auf denselben die Stärke seiner Glieder und Nerven zu erproben bestimmt war. Durch eine schmale Thür kletterte man hinein, und wenn die sechs Personen, welche die beiden Sitze aufzunehmen bestimmt waren, sich gehörig gedrückt hatten, wurde die Thür fest verschlossen. In dem oberen Teile der Thür war ein kleines Fenster angebracht, welches herabgelassen werden konnte. Zur Sicherung gegen Räuber und Diebesgriffe war aber vor dem Fenster noch eine eiserne Traille angebracht, welche demselben das Ansehen eines Kerkers gab. Diese Vorrichtung war übrigens weniger zur Sicherheit der Ladung geeignet, als zur unaufhörlichen Beunruhigung und Reizung der aufgeregten Nerven, denn der Bewegung des Wagens akkompagnirte das Geklapper dieser Eisenstange,

von den Reisen mit der fahrenden Post entwerfen, als zutreffend anerkannt werden. Daß auch noch bis ins 19. Jahrhundert hinein die Wagen sehr viel zu wünschen übrig ließen, beweisen z. B. eine Beschwerde[1]) des Schwedischen

so wirksam und ununterbrochen jeden Stoß des Wagengestells, welcher an sich schon jede Fieber des Körpers in Mitleidenschaft zog, durch den gellenden Stoß des aufstoßenden, lose eingefügten Eisens noch besonders dem Ohre fühlbar machend. — Die beiden Sitze im Innern des Wagens waren an dem offenen Vordersitze, auf welchem der den Wagen begleitende Kondukteur Platz nahm, nur durch ein Lederpolster getrennt, welches im Sommer den freien Luftzug verhinderte, sonst aber dem scharfen Winde kein wesentliches Hindernis bot. Aber diese ganze Sitzgelegenheit füllte nur die vordere Hälfte des sehr langen Wagens aus, dessen ganze Konstruktion sich allmählich aus dem Gestell eines gewöhnlichen Leiterwagens, der mit einer Plane bedeckt war, entwickelt hatte. Der hintere Raum war dazu bestimmt, die Brieffelleisen und Postpakete aufzunehmen. Dieser Raum war aber von den Sitzen der Passagiere nicht etwa durch eine feste Wand geschieden, vielmehr gerade nach dem Innern des Wagens zu ganz offen, so daß die Postbeamten nur von den Passagiersitzen aus zu den Paketen gelangen konnten. Die Passagiere, welche den Vordersitz einnahmen, hatten also nur eine schmale Lehne zum Schutze ihres Rückens und mußten außer den Unbequemlichkeiten des Sitzes überhaupt noch sich vorsehen, daß bei dem Rütteln des Wagens ihnen nicht locker gewordene Pakete auf den Kopf fielen. (Archiv a. a. O. Jahrg. 1880, S. 42.)

1) In der Beschwerde heißt es: „Die Zerbrechung meines Reisewagens im Fränkischen veranlaßte mich, bei Ermangelung eines Gesellschafters oder Reisegefährten mit der ordinären Post zu gehen. Solange ich Reichs- oder Preußische Post hatte, fand ich keine Ursache, meinen gefaßten Entschluß zu bereuen, aber wie erstaunte ich, als man mir in Jena den Chursächsischen Wagen, der von Naumburg nach Halle fährt, vorführte. Wie ist es möglich, daß in einem zivilisierten Staat die Oberpostdirektion ein solches Unwesen dulden kann. Nicht nur, daß wir von Jena nach Naumburg von 12 bis Abends 8 Uhr unterwegs waren und die Sächsische Post, unerachtet sie die ganze Nacht durchfuhr, erst am anderen Morgen um 11 Uhr in Halle ankam, nicht genug, daß ein ganzer Haufen blinder Passagiere aufgeladen ward, dies sind Kleinigkeiten im Vergleich des Sitzes, des Wagens selbst. Lassen Ew. Churs. Durchlaucht Sich das Fuhrwerk, welches von Jena nach Halle geht, vorzeigen, Sie werden selbst finden, daß es keinen Stuhl, keinen Sitz, keine Bedeckung, kurz weder die geringste Bequemlichkeit, Sicherheit, noch Schutz darbietet; man ist in Lebensgefahr auf demselben, besonders zur Nachtzeit, wo so leicht die Reisenden der Schlaf überfällt und er wegen Mangels an Lehnen, an Sitz, Stuhl jeden Augenblick befürchten muß, vom Wagen herunterzufallen und zwischen den Rädern auf eine schreckliche Weise verstümmelt zu werden. — (Schaefer a. a. O. S. 179).

1) Zeitschrift für Post und Telegraphie. Wien 1909, S. 76.

Kammerrats v. Ehrenzweig aus dem Jahre 1805 an den Kurfürsten von Sachsen und eine Eingabe des bayerischen Postbeamten Streitel an die Königliche Bayerische Akademie der Wissenschaften vom Jahre 1811, in der es wörtlich heißt: „Sie sind der Schrecken für Personen schwachen Körperbaues, die von einer eisernen Notwendigkeit auf solch ein Reisemittel gebannt werden. Es ist nur eine Stimme über die qualvollen Schläge, die ein so großer und in allen Teilen übermäßig beschwerter und anscheinend für ein Jahrhundert gebauter Kasten, gleichviel ob in Ketten oder Doppelriemen hängend, dem Reisenden in die Seite versetzt".[1]) Noch bis in die 30er Jahre des 19. Jahrhunderts wurden auf abgelegenen Routen und als Beiwagen Wagen der geschilderten Art gebraucht.

Die Klagen über die Schwere und Unbehülflichkeit der Postwagen bestimmte die Preußische Postverwaltung gegen Ende des 18. Jahrhunderts dazu, leichtere und bequemere Wagen einzuführen. Preußische und fremde Wagenbauer, Grobschmiede und der Mechanik kundige Handwerker wurden aufgefordert und durch verheißene Belohnungen ermuntert, Modelle und Probewagen einzusenden, die Raum für sieben Personen und deren Gepäck sowie ein Gelaß für die Poststücke haben sollten, aber keiner der Probewagen entsprach den Anforderungen. Man mußte sich daher lediglich auf einige Verbesserungen im Innern der alten Postwagen beschränken. Im Anfange des 19. Jahrhunderts stellte man auch verschiedentlich Versuche mit einem Geschwindwagen an, allein die eigentümliche Bauart der künstlichen Achsen und Naben sowie die Schwierigkeit, das unterwegs schadhaft gewordene Räderwerk ausbessern

zu können, erlaubte nicht, dies höchst gebrechliche Fuhrwerk zu benutzen. Bei den vielseitigen Anforderungen, die ein Wagen zu erfüllen hatte — er mußte dauerhaft gebaut, von einer gewissen Eleganz, für die Reisenden bequem und zur Aufnahme einer größeren Anzahl Postgüter geeignet sein —, ist es nicht zu verwundern, daß noch Jahrzehnte vergingen, ehe man zur Herstellung eines allen Ansprüchen genügenden Fahrzeugs gelangte.

Erst als das Kunststraßennetz sich mehr und mehr verdichtete, die übrigen Straßen ihren unergründlichen Charakter eingebüßt hatten und man dazu überging, die Paketbeförderung von der Personenbeförderung zu trennen, gelang die Herstellung leichterer und bequemerer Postwagen. Die neuen Fahrzeuge waren viel besser ausgestattet, wenn sie auch noch nicht allen Anforderungen entsprachen.[1]) Der Wagenkasten ruhte auf Druckfedern, welche die durch die Unebenheiten der Straße hervorgerufenen Stöße milderten. Die Sitze hatten gepolsterte Rück- und Seitenlehnen und waren meist mit Sprungfederpolsterung versehen. Fenster an beiden Seiten des Wagens, die zwar noch etwas niedrig waren, gestatteten einen Ausblick und boten zugleich einen Schutz gegen die Unbilden der Witterung. Im Laufe der Jahre wurden die Postwagen immer mehr verbessert; die Fenster erhielten Gardinen aus grünem, wollenen Stoffe, die zum Zurückschieben eingerichtet waren. Die Fußböden der Postwagen schlug man mit Leder aus und belegte sie überdies, um die Reisenden mehr gegen Kälte zu schützen, im Sommer mit Fußdecken von Wachsleinwand oder wollenem Zeuge und im Winter mit solchen

1) Circular vom 4. Mai 1829: Das Einsteigen in die Cabriolets der Schnellpostwagen . . . ist für Personen von hohem Alter, oder vom weiblichen Geschlechte, ebenso wie das Aussteigen, sehr lästig und unbequem. Um diesen Übelstand zu beseitigen, soll auf allen Stationen der Course, wo Wagen mit Cabriolets im Gange sind, eine circa 4 Fuß hohe Treppe angeschafft werden, die bei Ankunft und Abgang der Posten an das Cabriolet des Wagens zu stellen ist.

aus geflochtenem Stroh. Bei finsteren Abenden und Nächten erleuchteten Laternen auch das Innere des Wagens (in Preußen durch Verfügung vom 15. März 1847 verordnet). Im Jahre 1863 erhielten die Wagen feste Seitenfenster und größere Türfenster. Sie wurden zu jener Zeit bereits so gut gebaut, daß sie auch heute noch nicht übertroffen sind.

Die Bespannung der Postwagen bestand aus zwei bis sechs Pferden, häufig mußten jedoch bei schlechten Wegen noch mehr Pferde genommen werden. Über die Rasse der verwendeten Pferde und über die Bezugsquelle enthalten die benutzten Quellen nichts. Die Preußische Postordnung vom Jahre 1712 bestimmt lediglich, daß kein Pferd für tüchtig befunden werden solle, das in den östlichen Provinzen nicht zum wenigsten 20 bis 30, in den westlichen 30 bis 40 Thaler wert sei. In den späteren Postordnungen ist auch diese Bestimmung fallen gelassen; es wird nur vorgeschrieben, daß die Pferde gut und tüchtig, nicht unter 5 Fuß groß und wenigstens 4 Jahre alt sein sollen.

Daß aber die Posthalter nicht immer gute Pferde hielten, beweist eine Stelle in den Tagebüchern des Fürsten Pückler-Muskau, nach der die Pferde in Sachsen im Jahre 1808 mehr Mumien als lebenden Tieren ähnlich gesehen haben, infolge des bei vielen Postmeistern üblichen Gebrauchs, ihnen nicht eher zu fressen zu geben, als bis die Ankunft eines Passagiers ihn für die Ersetzung der Futterkosten sichergestellt hatte.[1])

1) Deutsches Postarchiv, Berlin. Jahrg. 1873, S. 55.

IV. Bestimmungen für die Benutzung der Posten zum Reisen.

1. Ordentliche Posten.

a) Meldung und Annahme zur Reise.

Wer mit der Post reisen wollte, mußte sich bei der Postanstalt anmelden. Diese Meldung konnte bei einzelnen Verwaltungen frühestens einen Monat, bei anderen acht Tage vor dem Tage der Abreise erfolgen; sie hatte aber spätestens eine Stunde vor der Abfahrt der Post zu geschehen, und zwar innerhalb der für den Geschäftsverkehr mit dem Publikum bestimmten Dienststunden. Reisende, die beabsichtigten, die in der Nacht oder früh morgens abgehenden Posten zu benutzen, mußten sich in der Regel bereits abends zuvor einschreiben lassen, mit Ausnahme derjenigen, die von weiterher kamen und mit der nächsten abgehenden Post weiter reisen wollten. In den dreißiger Jahren des 19. Jahrhunderts wurde die Zeit, bis zu welcher man sich melden konnte, verlängert und zwar trat der Schluß für die Meldung ein, wenn im Hauptwagen oder in bereits gestellten Beichaisen noch Plätze offen waren, 5 Minuten, andernfalls 15 Minuten vor der festgesetzten Abgangszeit der betreffenden Post.

Die Passagiere waren verbunden, über ihren Namen, Stand, Wohnort und das Ziel ihrer Reise „ohne Schwierigkeit“ hinlänglichen Bescheid und Auskunft zu erteilen, „inmaßen im Weigerungsfalle dieselben gar nicht zur Post angenommen werden“ sollten. Name, Stand und Ziel hatte der Postmeister in das Postmanual und den Personenzettel der den Posten mitgegeben wurde, einzutragen. Sofern er Verdacht hegte, daß der Reisende einen „unrechten“ Namen und Stand angegeben hatte, mußte er dies im Personenzettel gehörig vermerken, damit die folgenden Postämter ihn umsomehr beobachteten und nicht außer acht ließen. Kundbar verdächtige Personen hatte er unter allen Umständen von der Fahrt auszuschließen.

Bei Reisen ins Ausland — und dieses war jeder einzelne deutsche Staat für den anderen — durfte die Einschreibung nur nach Vorlegung eines „auf die Reise lautenden, vorschriftsmäßig visirten“ Passes erfolgen. Diesen Paß, der bei aller Schwülstigkeit und Umständlichkeit häufig auch von einigem unfreiwilligen Humor nicht frei war,[1]) hatte der Reisende auch auf der Grenzpostanstalt vorzu-

---

1) „Mit welcher Umständlichkeit allein das Paßwesen gehandhabt wurde, kann man aus dem Wortlaute zweier Originalpässe, die um die Wende des 19 Jahrhunderts ausgestellt sind, ersehen . . . In dem ersten lesen wir: „Wir Bürgermeister und Rath der des Heil. Römischen Reichs freyen Stadt Nürnberg urkunden und bezeugen hiemit, daß in hiesiger Stadt und Landschaft, Gott Lob! die Luft ganz rein, gesund und von allen ansteckenden Seuchen befreyet sei. Ersuchen daher hiemit alle und jede, Hohe und Niedere Standesperson, nicht wenigers die an den Pässen und verwahrten Orten liegende Kriegs und Officiers, auch gemeine Soldaten und sonsten Jedermänniglichen, nach Erfordern eines jeden Stand gebührlich bittende, Sie wollen Vorzeiger dieses — N. N. Maler aus Tübingen, welcher sich einige Jahre allhier aufgehalten hat und nun über Leipzig nach Wolfenbüttel zu reisen Willens ist — (diese zwei Zeilen sind geschrieben, alles Andere ist vorgedruckt) — nicht allein aller Orten sicher und ungehindert passiren und repassiren lassen, sondern auch denselben, im Falle der Noth und auf geziemendes Ansuchen, allen guten Willen, Vorschub und Beförderung erzeigen. Solches seynd Wir um einen Jeden, Stands-Gebühr nach und möglichsten Fleisses zu erwidern und zu beschuldigen willig. Gegeben unter Vordruckung gemeiner Unserer Stadt Nürnberg größeren Canzley-Siegel, den 7. October 1799. L. S. Stadt-Canzley allda in fidem Christian Kühnlein Canzley Sekretär mppa.“

Etwas kürzer zwar, aber dafür um so drastischer lautet der zweite Paß: „Demnach Vorzeiger dieses, der Mahler H. N. N., 28 Jahr alt, mittlerer Statur, gesunden vollen Angesichts, schwarzbraune Haare tragend, gekleidet in einen gelblichen Ueberrock, sich zeithero in diesem Orte aufgehalten, und hier von einigen ansteckenden Krankheiten und Viehseuchen, Gott sei Dank! nichts zu spühren, von hier nach Nürnberg zu reisen gewillet und um gegenwärtigen Paß und Zeugniß angelanget: So werden alle und jede, denen dieses vorzuzeigen nöthig sein wird, hiermit ersuchet, obgedachten H. N. N. sicher und ungehindert pass- und repassiren zu lassen. Blankenburg den 18. August 1802 L. S. Bürgermeister und Rath hieselbst. M. Mamhard, Stadtsecr'.“ (Deutsche Verkehrszeitung. Jahrg. 1894, S. 331).

zeigen. Ein Verzeichnis der durchreisenden Fremden mußte täglich an die vorgesetzte Behörde gesandt werden, damit diese von der Persönlichkeit der Reisenden Kenntnis erhielt. Diese Vorschriften bestanden noch bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts. In Preußen wurden sie durch Verfügung vom 19. August 1848 aufgehoben, in Sachsen erst im Jahre 1859.

Von den mit den Posten reisenden „Schutz"-Juden hatten sich die Postämter Paß und Schutzpatent vorzeigen zu lassen, von den „ungeleiteten" Juden den Leibzoll einzuziehen. Ging der Postkurs durch verschiedene Staaten, die von den Juden Zoll erhoben, so mußten besondere Vermerke in den Postzettel niedergeschrieben werden oder die Kondukteure und Postillone hatten „die Juden an den Zollstätten anzugeben"; hinzugefügt wurde in der betreffenden Verfügung, sie sollten besondere Acht geben, „da zumal die Juden sich sehr zu verstellen und ihren Stand zu verleugnen wüßten".

Die Bestimmung, daß die Meldung zur Reise bei den Postämtern zu erfolgen habe, war mit Rücksicht auf den Unterwegsverkehr im Anfang des 19. Jahrhunderts nicht mehr haltbar. Die Preußische Postverwaltung begann daher in den Unterwegsorten zum Aus- und Einsteigen der Reisenden Haltestellen zu errichten, deren Zahl sich rasch vermehrte. Die Kondukteure, Schirrmeister oder Schaffner erhielten ferner im Jahre 1836 die Erlaubnis, sich unterwegs zur Mitfahrt meldende Personen zur Beförderung anzunehmen. Die Aufnahme sollte aber nur in Dörfern, bei Chausseehäusern oder sonstigen Etablissements erfolgen; sie war in unbewohnten Gegenden und zur Nachtzeit nicht statthaft und nur zulässig, wenn noch unbesetzte Plätze im Hauptwagen oder in den Beichaisen frei waren und der Reisende nur so viel Gepäck bei sich hatte, wie er ohne Belästigung der übrigen Passagiere im Raume des Wagens und später auf dem Verdeck unterbringen konnte. Die Schirrmeister oder Postillone — die Erlaubnis zur Aufnahme

von Reisenden an Unterwegsorten wurde im Jahre 1848 auf sämtliche Posten ausgedehnt — hatten den Namen der Reisenden sogleich mit Bleistift, seit 1838 mit Rotstift in dem Personenzettel zu vermerken; den des Schreibens unkundigen Postillonen war gestattet, ein Kreuz mit Rotstift zu machen. Bei der nächsten Postanstalt sollte dann die Eintragung in vorgeschriebener Weise erfolgen. Unterblieb die sofortige Nachtragung eines Reisenden, so galt er als uneingeschrieben.

Die Mitnahme derartiger, sogenannter blinder Passagiere war bei allen Postverwaltungen den Postbediensteten strengstens verboten. Hohe Geld- und Gefängnisstrafen, im Wiederholungsfalle sogar Dienstentlassung waren festgesetzt. Der Reisende selbst hatte gewöhnlich den vierfachen Betrag des defraudierten Personengeldes zu zahlen, im Wiederholungsfalle wurde er zu dem doppelten Strafmaß oder zu Gefängnis verurteilt. Aber trotzdem beachteten die Schirrmeister und Postillone die Vorschriften nicht, wie die zahlreichen Ermahnungen, die immer wieder erlassen werden mußten, zeigen.

Über den Ausschluß von Reisenden zur Postbeförderung enthalten die älteren preußischen Postordnungen außer der oben erwähnten Bestimmung nur die, daß Passagiere mit säugenden und kranken Kindern und solche mit Hunden abgewiesen werden sollten. Nach den späteren Postordnungen wurden zur Reise mit der Post nicht angenommen:

1. Kranke, die mit epileptischen oder Gemütsleiden und mit ansteckenden und Ekel erregenden Übeln behaftet waren;
2. Personen, die durch Trunkenheit, durch unanständiges und rohes Benehmen oder durch unanständigen oder unreinlichen Anzug Anstoß erregten;
3. Gefangene;
4. erblindete Personen ohne Begleiter;
5. Personen mit Schießwaffen oder Hunden.

Ferner waren ausgeschlossen Kinder unter 2 oder 3, bei einigen Verwaltungen solche unter 4 Jahren. In Bayern ließ man z. B. Kinder unter 4 Jahren erst seit 1847 zu, wenn diese zu einer Familie gehörten, die für sämtliche Plätze des Abteils die tarifmäßige Gebühr bezahlt hatte. In einer preußischen Verfügung aus dem gleichen Jahre wurde nachgegeben, daß Kinder unter 4 Jahren, die sich in Begleitung erwachsener Personen befänden, Beförderung erhalten könnten, wenn die übrigen Mitreisenden dadurch nicht belästigt werden würden oder gegen die Zulassung nichts zu erinnern hätten. Das Reglement vom 31. Juli 1852 hob diese Beschränkung auf; aber erst durch das am 1. Januar 1868 in Kraft getretene Reglement über das Postwesen des Norddeutschen Bundes wurde die Beförderung von Kindern unter 4 Jahren in Begleitung erwachsener Personen allgemein zugelassen.

Die Annahme von Reisenden konnte stets nur bis zu einer Station, d. h. bis zu einem Orte mit Postanstalt, erfolgen, selbst wenn ihr Ziel vor dieser Station lag. Eine Änderung trat in Preußen erst am 1. Mai 1847 ein, von wo ab Reisende nach Orten vor der nächsten Station unbedingt angenommen werden mußten, wenn die Transportmittel der Station die Beförderung ermöglichten. Reisende von weiterher konnten jedoch nur bis zu der vor ihrem Bestimmungsorte liegenden Station eingeschrieben werden, wo eine neue Einschreibung stattfinden mußte.

Bei der Meldung zur Postbeförderung erhielt der Reisende gegen bare Entrichtung des Personengeldes einen Reiseschein, Passagier-Billet, in dem der Kurs, der Bestimmungsort, der Tag und die Stunde des Abgangs der Post, die Meilenzahl, der Betrag des bezahlten Personengeldes und des Überfrachtportos und nach Einführung numerierter Plätze auch der Platz, den der Reisende im Wagen einzunehmen hatte, angegeben waren. Der Reisende mußte gleich bei der Lösung des Billets prüfen, ob dieses den Tag und Bestimmungsort der Reise richtig bezeichnete, da

nach dessen ohne Erinnerung erfolgter Annahme der Einwand, dass der Tag oder der Bestimmungsort im Reisescheine unrichtig angegeben wäre, unzulässig war.

Personen, die an Haltestellen oder unterwegs aufgenommen wurden, erhielten den Fahrschein erst bei dem nächsten Postamt und hatten das Personengeld bei diesem zu entrichten. Vom Jahre 1868 ab konnten auch an den Haltestellen Passagier - Billet - Verkaufsstellen eingerichtet werden.

Das Billet hatte der Reisende unterwegs bei sich zu führen, um sich auf Verlangen ausweisen zu können.

b) Grundsätze der Gebührenerhebung.

Die Gebühren, die der Reisende für die Postbeförderung zu entrichten hatte, bestanden in den ersten Jahrzehnten gewöhnlich aus dem eigentlichen Personengelde und einem besonderen Trinkgelde, das dem Postillon auf jeder Station zu zahlen war. In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts gingen aber einige Verwaltungen zur Bequemlichkeit der Reisenden von diesem Grundsatz ab und erhoben nur das wenn auch etwas höhere Personengeld. Erst im 19. Jahrhundert trat zu diesem bei einzelnen Verwaltungen wieder eine Nebengebühr, nämlich eine besondere Einschreibegebühr.

Die Höhe des Personengeldes hatten die Postmeister nach der von dem Reisenden mit der Post zurückzulegenden Meilenzahl zu berechnen. Da jedoch während des ganzen 18. Jahrhunderts die Straßen nicht vermessen waren, kam es nicht selten vor, daß das Personengeld zwischen weiter auseinander gelegenen Orten ebenso hoch, ja oft niedriger war als zwischen näher gelegenen. Bisweilen wurde auch bei Kursen, die in zwei Staaten endeten, von den beiden Verwaltungen ein verschiedenes Personengeld erhoben, weil sie der Berechnung eine verschiedene Entfernung zu Grunde legten.

Bis in die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts wurde das Personengeld für jeden Kurs besonders festgesetzt. Auf die Höhe der Taxen waren die Jahreszeiten und die Straßenverhältnisse, sowie die Futterpreise von wesentlichem Einflusse. In Preußen führte erst die von Friedrich dem Großen nach französischem Muster und von Franzosen verwaltete sogenannte französische Regie im Jahre 1766 ein einheitliches Personengeld für alle Kurse ein. Andere Verwaltungen folgten dem Beispiele; es bestanden jedoch häufig noch insoweit Abweichungen, als für einzelne besonders verkehrsreiche Strecken ein ermäßigtes Personengeld festgesetzt war. Bei einzelnen Posten hatte man auch einen verschiedenen Preis zu zahlen, je nachdem man im Hauptwagen oder in der Beichaise fuhr. Auch forderte man von Passagieren ohne Gepäck häufig weniger als von solchen mit Gepäck; man unterschied nach sogenannten halben und ganzen Passagieren. Daß für einen Platz in den Schnellposten ein höherer Preis zu zahlen war als für einen solchen auf einer auf dem gleichen Kurse verkehrenden gewöhnlichen Postkalesche, kann nicht Wunder nehmen; weniger verständlich ist es aber, daß man bei Einrichtung der Schnellposten die Einheitlichkeit der Gebührenerhebung wieder aufgab und das Personengeld für jeden Kurs besonders festsetzte.

Es würde zu weit führen, wollten wir alle die Wirrnisse, die bis zur Gründung des Norddeutschen Bundes in den Taxen für die Personenbeförderung in Deutschland herrschten, bis in ihre Einzelheiten verfolgen, bestanden doch im Jahre 1810 über 30 und im Jahre 1867 noch 17 verschiedene Postverwaltungen. Es mag vielmehr genügen, die Gebühren, die die deutschen Postverwaltungen erhoben, für ein Jahr vergleichend gegenüberzustellen (vgl. nachstehende Übersicht) und nur an der Hand der Gebührenentwickelung bei der Preußischen Postverwaltung zu zeigen, wie sehr die Gebühren in den einzelnen Jahren schwankten.

Übersicht über die im Jahre 1824 für die Personenbeförderung auf den gewöhnlichen Posten in Deutschland gezahlten Gebühren.

Name der Postverwaltung	Gattung der Post	Personengeld pro Meile	Postillonstrinkgeld pro Meile	Wagenmeistergebühr	Einschreibegebühr	Bemerkungen
Preußen mit Anhalt, Mecklenburg-Strelitz, Schwarzburg-Sondershausen und Schwarzburg-Rudolstadt	Schnellpost	verschied. für jeden Kurs	—	—	Bei Reisen über 8 Meilen	*) Reisende ohne Gepäck 5 Sgr.
	Fahrpost	7½ Sgr.*)	—	—	2½ Sgr.	
Baden	Eilwagen	40 Kr.	—	—	8 Kr.	
	Fahrpost	28 Kr.	8 Kr.	—		
Bayern	Diligencen	24 Kr.	—	—	Bis 6 Meilen 4 Kr., über 6 Meilen 8 Kr.	
Braunschweig	Diligencen	7 g. Gr.*)	2 g. Gr.	Am Abfahrtsort 2 g. Gr. auf Zwischenorten 1 g. Gr.	—	*) Reisende ohne Gepäck 6 g. Gr. **) Reisende ohne Gepäck 5 g. Gr.
	Fahrpost	6 g. Gr.**)	1 g. Gr.		—	
Taxis'sche Postverwaltung	Diligencen	8 g. Gr.	—	—	—	*) Im unbedeckten Wagen 5 g. Gr.
	Fahrpost	6 g. Gr.*)	1 g. Gr.	am Abfahrtsort 2 g. Gr.		
Mecklenburg-Schwerin	bedeckter Wagen	10 Schill.	1 Schill.	auf jeder Station 4 Schill.	—	*) Reisende ohne Gepäck 6 Schill.
	unbedeckter Wagen	8 Schill.*)	1 Schill.			
Oldenburg	Für jeden Kurs besonders festgesetzt, und zwar im Sommer und Winter verschieden.					
Sachsen	Diligencen	7 g. Gr.	2 g. Gr.	—	—	
	Fahrpost	6 g. Gr.	2 g. Gr.	—	—	
Württemberg	—	20 Kr.	3 Kr.*)	—	—	*) Dem Kondukteur 9 Kr.
Frankfurt am Main	—	33 Kr.	4 Kr.	Am Abfahrtsort 6 Kr., am Ankunftsort 4 Kr.		

Geschichtliche Entwickelung der Gebühren für die Personenbeförderung auf den gewöhnlichen Posten in Preussen.

Bei dem Aufkommen der fahrenden Posten wurde das Personengeld auf 3 Groschen für die Meile festgesetzt, daneben war dem Postillon ein Trinkgeld von 6 Groschen auf jeder Station zu entrichten. Für einzelne Kurse war die Gebühr nicht nach der Anzahl der Meilen bestimmt, man erhob vielmehr ein ermäßigtes oder ein höheres Personengeld, das für die ganze Strecke festgesetzt war. Das Postillonstrinkgeld schaffte man im Jahre 1662 ab und erhöhte dafür das Personengeld auf 6 Groschen. Die Verordnung vom 28. April 1691 führte jedoch das alte Verfahren nach Personengeld und Postillonstrinkgeld wieder ein. Vom 1. Januar 1699 ab trat zu diesen Gebühren im Winter (15. Oktober bis 15. April) ein besonderer „Wintergroschen" für die Meile hinzu. Die Provinz Preußen erhielt dann 1723 ermäßigte Taxsätze, nämlich $2^1/_4$ Groschen im Sommer und 3 Groschen im Winter. Auch hob man auf einzelnen Kursen (z. B. 1704 auf dem Kurs Berlin—Hamburg) den „Wintergroschen" wieder auf. Infolge eines sehr bedeutenden Sinkens des Geldwertes aus Anlaß der Münzdevalvation sah sich die Postverwaltung im Jahre 1762 gezwungen, das Personengeld um 1 Groschen für die Meile und das Postillionstrinkgeld um 2 Groschen für die Station zu erhöhen. Diese Erhöhung sollte jedoch nur eine vorübergehende sein; bei eintretender Verminderung der Preise und bei einer Verbesserung der Wertverhältnisse sollte die alte Taxe wieder eingeführt werden. Inzwischen hatte jedoch Friedrich der Große die französische Regie eingesetzt, die das Passagiergeld durch Verordnung über das Postwesen vom 11. April 1766 in der Weise regelte, daß jeder Reisende 6 Groschen pro Meile sowohl im Sommer als auch im Winter zu entrichten hatte; nur auf der Journaliere zwischen Berlin und Potsdam zahlte der Reisende ein ermäßigtes Personengeld, 6 Groschen für einen Platz in der Journaliere und 0 Groschen für einen Bockplatz neben dem Postillon. In

den Hungerjahren 1771 uud 1772 trat wegen der hohen Fouragepreise abermals eine Erhöhung des Personengeldes ein, die aber schon im Jahre 1773 wieder aufgehoben werden konnte. Vom 1. November 1805 unterschied man ganze und halbe Passagiere. Die ersteren zahlten 8, die letzteren 6 Groschen. Diese Gebühren wurden mit Ausnahme bei den Diligencen im Januar 1811 auf 6 und 4 Groschen ermäßigt und blieben, die Zeit vom 11. Dezember 1817 bis 21. Dezember 1818 ausgenommen, wo sie abermals um 1 Groschen höher waren, bis zum Jahre 1821 in gleicher Höhe bestehen. In diesem Jahre machte die durch Münzedikt vom 30. September 1821 verfügte Einteilung des Talers in 30 Silbergroschen anstelle der bisherigen in 24 gute Groschen, eine anderweitige Regelung des Personengeldes nötig. Es betrug nunmehr auf den Diligencen 10 Sgr., auf allen ordinären Posten $7^1/_2$ Sgr. und für die sogenannten halben Passagiere $7^1/_2$ bezw. 5 Sgr., sofern keine Beichaise gestellt zu werden brauchte. Für die Beförderung auf den Schnellposten erhob man ein besonderes Fahrgeld, das für die einzelnen Kurse verschieden war und zwischen 8 und 10 Sgr. pro Meile schwankte. Mit dem 1. Januar 1824 hörte die Unterscheidung zwischen ganzen und halben Passagieren auf, und das Personengeld wurde allgemein auf $7^1/_2$ und 5 Sgr. festgesetzt; dagegen erhob jetzt die Verwaltung bei Reisen über 8 Meilen eine Einschreibegebühr in Höhe von $2^1/_2$ Sgr. Vom 1. April 1827 an erhielten die Postillone bei den gewöhnlichen 3- und 4-spännigen Posten ein Trinkgeld aus der Postkasse. Diese Kosten übernahm man aber nicht auf die Postkasse, vielmehr deckte man sie durch Erhöhung des Personengeldes für diese Posten um 1 Sgr. für die Meile. Die Verfügung vom 13. April 1839 regelte dann die Sätze in folgender Weise: Der Reisende hatte zu zahlen:

I. in der Rheinprovinz, Westfalen, Waldeck, Birkenfeld und bei den Anstalten in den Fürstlich Lippischen Ländern:

1. auf den Schnellposten:
   a) für einen Platz im Wagen . . . . 8 Sgr.;
   b) für einen Bockplatz . . . . . 6 Sgr.;
2. auf den Fahrposten, den Diligencen und Fourgons:
   a) wenn der Wagen verdeckt war . . 6 Sgr.;
   b) wenn der Wagen offen war . . . 5 Sgr.;
3. auf den Kariolposten . . . . . 4 Sgr.;

II. in den übrigen Provinzen:

1. auf den Schnellposten:
   zu a) . . . . . 7 Sgr.;
   zu b) . . . . . 5 Sgr.;
2. auf den Fahrposten:
   zu a) . . . . . 5 Sgr.;
   zu b) . . . . . 4 Sgr.;
3. auf den Kariolposten . . . . . 3 Sgr.;

Für die inzwischen aufgekommenen Personenposten wurde der Preis für jeden Kurs besonders festgesetzt. Vom Jahre 1852 ab bestimmte die Verwaltung die Gebühren jedoch wieder kursweise, es galten als Normalsätze für die Schnellposten 7 Sgr. als Minimum und 8 Sgr. als Maximum, für die Personenposten 5 Sgr. als Minimum und 6 Sgr. als Maximum. Doch schon 3 Jahre später sah sich die Postverwaltung mit Rücksicht auf die andauernd steigenden Fouragepreise, die eine nicht unerhebliche Vermehrung der Fahrpostausgaben herbeigeführt hatten, genötigt, neuerdings eine Erhöhung eintreten zu lassen. Das Personengeld betrug für Schnellposten durchgängig 8 Sgr., für Personenposten mit Kondukteurbegleitung 6 Sgr. und für solche ohne Kondukteurbegleitung 5 Sgr. für die Meile. Der Bockplatz kostete 1 Sgr. weniger als die Plätze im Innern des Wagens. Diese Sätze änderten sich bis zur Übernahme des Postwesens durch das Reich nicht, wenn man von einer Erhöhung des Preises auf den Personenposten um 1 Sgr. in der Zeit vom 22. Dezember 1857 bis 15. August 1862 absieht.

Die Taxordnungen wurden auf besonderen Posttabellen in den Posthäusern und Postwartezimmern, von denen später ausführlicher die Rede sein wird, öffentlich ausgehängt. Auch die Kalender dienten dem gedachten Zwecke.

Hinsichtlich der Gebührenerhebung bestanden bei den einzelnen Verwaltungen verschiedene Grundsätze.

In Preußen hatte man zunächst das Personengeld für die ganze Entfernung bis zum Bestimmungsort in einer Summe voll entrichten können. Diese Zahlungsweise hob jedoch das kurfürstliche Patent vom 6. September 1662 auf; es bestimmte, daß das Personengeld „zur Verhütung alles einschleichenden Unterschleiffs, und damit alle Churfürstlichen Post-Bediente von den Frachtgeldern zu genießen haben mögen“ — die Postmeister erhielten zu jener Zeit einen bestimmten Prozentsatz der Einnahme — von Postamt zu Postamt erlegt werden sollte. Erst die Verfügung vom 8. Dezember 1823 verordnete hinsichtlich der Reisenden auf den Diligencen und den ordinären Fahrposten, also mit Ausschluß der Schnellposten, daß das Personengeld in der Regel für die ganze Tour, die der Reisende auf der Post zurückzulegen beabsichtigte, an dem Orte erhoben und berechnet werden sollte, wo er zur Post ging, ausgenommen wenn er die Post weiter benutzte, als der Kurs und der dazu gehörige Stundenzettel reichte oder wenn er bei einer Unterwegstation auf einen Seitenkurs abging. In diesem Falle durfte am Abgangsorte das Personengeld nur bis zum Ende des Kurses oder bis zu der Unterwegstation erhoben werden, wo der Seitenkurs anfing. Vom Jahre 1828 trat ferner insofern eine Erleichterung ein, als der Reisende beim Wechseln des Kurses nicht jedesmal ein neues Billet zu lösen brauchte, vielmehr genügte es, wenn die nötigen Vermerke über die erfolgte weitere Einschreibung in das frühere Billet nachgetragen wurden.

Bei den Taxis'schen Posten waren die Reisenden verbunden, das Personengeld bis zum Endpunkte der Reise sogleich zu bezahlen, sofern dieser auf einem Taxis'schen

Kurse lag; nur bei bekannten und verlässigen Personen durfte eine Ausnahme gemacht werden.

Bei anderen Verwaltungen konnte das Fahrgeld am Abfahrtsorte bis zum Bestimmungsorte bezahlt werden, wenn dieser im Inlande lag und die Reise dahin mit dem nämlichen Postwagen gemacht werden konnte; andernfalls wurde das Fahrgeld bis zur Grenzpostanstalt oder bis zu der Station erhoben, wo die Reise mit einem anderen Wagen fortgesetzt werden mußte.

Bei der Benutzung der Schnellposten oder Eilwagen war es allgemein gestattet, das Fahrgeld bis zum Bestimmungsorte zu entrichten, auch wenn dieser im Auslande lag.

Armen, keine Bagage mit sich führenden Personen durfte das Personengeld um die Hälfte oder ein Drittel nachgelassen werden. In Preußen mußten aber seit 1768 diejenigen, die „auf halbe Fahrt reisen" wollten, ein obrigkeitliches Attest vorzeigen.

Kinder im Alter von 3 oder 4 bis 10 (in Sachsen und Württemberg zeitweise bis 14) Jahren brauchten bei solchen Posten, bei denen eine Beichaisenstellung stattfand, nur das halbe Personengeld zu entrichten. In den zwanziger Jahren des 19. Jahrhunderts hob man diese Vergünstigung in Preußen wieder auf. Nahmen aber Familien einen der abgeschlossenen Wagenräume oder auch nur eine Sitzbank ganz ein, so konnte ein Kind im Alter von 4 bis 8 Jahren unentgeltlich, zwei Kinder für das einfache Personengeld befördert werden, wenn die betreffenden Personen mit den Kindern sich auf die von ihnen bezahlten Sitzplätze beschränkten. Nach dem Reglement des Norddeutschen Bundes waren Kinder von 1 bis 3 Jahren frei, sofern sie keinen Platz einnahmen; ebenso konnte ein Kind von 3 bis 8 Jahren frei, zwei für das einfache Personengeld befördert werden, wenn die Familien einen ganzen Wagenraum oder eine Sitzbank bezahlten.

Seit den sechsziger Jahren des 19. Jahrhunderts gab es bei einzelnen Verwaltungen Retourbillets, deren Gültigkeitsdauer für jeden Kurs meist besonders bestimmt wurde. Die Gebühren hierfür waren verschieden. Preußen erhob z. B. das $1^1/_2$ fache des gewöhnlichen Billets, während in Württemberg die Gebühr nur um 25% niedriger war als die gewöhnliche.

Eine Erstattung von Personengeld an die Reisenden erfolgte nur, wenn die Postanstalt die durch die Annahme des Reisenden eingegangene Verbindlichkeit ohne dessen Verschulden nicht erfüllen konnte, mithin in allen Fällen, in denen wegen des Ausbleibens weitherkommender Posten, wegen Unterbrechung der Kommunikation infolge von Naturereignissen usw. die betreffende Post um die bestimmte Zeit nicht abgefertigt werden konnte oder wenn unterwegs die Beförderung der Reisenden in Ermangelung unbesetzter Plätze in dem Hauptwagen oder in den etwaigen Beiwagen nicht möglich war. Das Personengeld blieb aber der Postkasse verfallen, wenn der Reisende von dem Passagierbillet nicht an dem Tage, für den er es gekauft hatte, oder bis zu dem Orte, wohin er sich hatte einschreiben lassen, Gebrauch machte oder wenn er sich erst nach der Abfahrt der Post im Posthause oder auf den Haltestellen einfand. Seit dem Jahre 1826 gestattete Preußen die Rückzahlung, wenn der Reisende die Post nicht benutzen wollte, weil er einen Platz auf einem offenen Wagen erhalten mußte. In Sachsen war im 19. Jahrhundert die Erstattung des Personengeldes auch dann zulässig, wenn der Reisende an der Benutzung der Post verhindert war und die Erstattung mindestens 15 Minuten vor dem planmäßigen Abgange der Post beantragte. In Preußen konnte ferner ein Reisender, der wegen Krankheit die Reise unterbrechen mußte, seit 1824 eine „Beschreibung" erhalten, auf Grund deren er später die Reise ohne neue Zahlung fortsetzen durfte. Der Schein war nach folgendem Muster auszustellen: „Daß Herr N. N., welcher heute mit der am 1. Januar 1824 von

Berlin nach Königsberg in Preußen abgegangenen Fahrpost hier angekommen ist, und für die Tour von Berlin bis Königsberg für sich und für die in 150 Pfund bestehenden Sachen das Personengeld und Porto *resp* mit 15 Rthlr. 26 Sgr. 3 Pf. und 17 Rthlr. 8 Sgr. 9 Pf. bezahlet hat, Krankheitshalber hat zurück bleiben müssen, wird demselben hierdurch bescheinigt. Derselbe hat nach wiederhergestellter Gesundheit und Vorzeigung dieser Bescheinigung die Befugnis, von hier bis Königsberg nebst 150 Pfund Sachen, unentgeltlich mitzureisen. Friedeburg, den 3. Januar 1824. Königl. Preuß. Post-Amt".

c) Reisegepäck.

Jedem Reisenden war die Mitnahme seines Reisegepäcks insoweit unbeschränkt gestattet, wie die einzelnen Gegenstände zur Versendung mit der Post geeignet waren.

Das Reisegepäck mußte, abgesehen von dem kleinen Handgepäck, mit dem Namen des Reisenden, dem Namen des Ortes, bis zu dem die Einschreibung erfolgt war, dem Betrage des Wertes, sofern der Reisende diesen deklarieren wollte, und mit der Bezeichnung „Passagiergut" versehen sein. Diese Bestimmungen fielen erst im Jahre 1838 in Preußen fort.

Das kleine Handgepäck, wie Mäntel, Oberröcke usw., das ohne Belästigung der übrigen Reisenden zwischen den Füßen und unter den Wagensitzen oder nach Einführung der besseren Wagen in den Netzen und Taschen des Wagens untergebracht werden konnte, durfte der Reisende mit sich nehmen. Die übrigen Reiseeffekten, insbesondere Koffer, Kisten usw. mußten der Postanstalt zur Verladung übergeben werden. Die Einlieferung hatte mindestens eine Stunde vor der Abfahrt der betreffenden Post und zu denjenigen Posten, die in der Nacht oder am frühen Morgen abgingen, am Tage vorher unter Vorzeigung des Passagier-Billets bei den Postanstalten zu erfolgen. Im Jahre 1867 wurde der Schluß für die Annahme von Reisegepäck auf 15 Minuten vor Abfahrt der Post festsetzt. Seit

dem Jahre 1824 erhielt der Reisende in Preußen bei der Einschreibung einen Aufgabeschein (Bagagezettel) anfangs gegen eine Gebühr von 2 Sgr., später gratis, worin er sein sämtliches Gepäck nach der Signatur, Stückzahl und äußeren Beschaffenheit selbst einzutragen und den er mit dem Gepäck zum Postamt zu senden hatte. Beim Abgange der Post erhielt er diesen Zettel zurück. Die Auslieferung des Gepäcks erfolgte nur gegen Rückgabe des Scheines.

Bis zu Beginn desselben Jahres hatten in Preußen die Reisenden auf ihre Effekten unterwegs selbst zu achten. Die Postverwaltung haftete nicht dafür, es sei denn, das Gepäck wurde als gewöhnliches Poststück oder als Wertstück aufgeliefert. In den „Postgeheimnissen" [1]) wird den Reisenden deshalb auch der Rat erteilt, selbst zuzusehen, wohin und wie man seinen Koffer gesetzt und befestigt habe, und selbst Stricke und Ketten an den Koffer zu geben, um ihn damit befestigen zu lassen. Übernahm der Schirrmeister gegen ein „Douceur" die Verpflichtung, auf das Reisegepäck zu achten, so war er dem Passagier für die richtige Ablieferung der Sachen „unbedingt verhaftet". Damit die Reisenden vor jeder Willkür bei Verabreichung des „Douceur" gesichert waren, bestimmte die Preußische Postverwaltung im Jahre 1823, daß die Schirrmeister für die übernommene Aufsicht der Effekten für eine Entfernung bis 4 Meilen nicht mehr als 5 Sgr., für eine solche von 4—12 Meilen 10 Sgr., von 12—20 Meilen 15 Sgr. und über 20 Meilen 20 Sgr. zu fordern berechtigt wären. Als dann im folgenden Jahre die preußische Postverwaltung die Garantie und Aufsicht über das Gepäck übernahm, fiel dieses „Douceur" an den Schirrmeister fort. Bei Verlust oder Beschädigung des reglementmäßig eingelieferten Passagierguts leistet die Postverwaltung seitdem einen Ersatz von 1 Thaler für das Pfund.

Jedem Reisenden, abgesehen von den sogenannten halben Passagieren, wurde auf das Passagiergepäck ein

1) Postgeheimnisse, Leipzig 1803. S. 19.

Freigewicht bewilligt. Seine Höhe schwankte dauernd. Meist war es für jeden Kurs oder wenigstens für jede Provinz verschieden. Häufig änderte man es auch, um der Konkurrenz eines naheliegenden Kurses begegnen zu können.[1]) In Preußen durften z. B. seit dem Jahre 1674 15—18 Pfd., seit dem Jahre 1681 nur ein „klein Vallis mit Leinenzeug" frei mitgenommen werden. Im Jahre 1689 wurde die Mitnahme von 20—30 Pfd. Freigepäck gestattet. 1708 erhöhte man es auf 30—40 Pfd. und 1714 auf 40—50 Pfd. Erst seit 1766 fand eine einheitliche Festsetzung des Freigepäcks auf 30 Pfd. statt. Mit den Schnellposten traten wieder große Unterschiede auf, da auf einzelnen Strecken 30 Pfd., auf anderen 20 oder sogar nur 10 Pfd. Freigepäck dem Reisenden gestattet waren. Da auch bei den übrigen deutschen Postverwaltungen ähnliche Zustände herrschten, ist es nicht zu verwundern, daß es in den erwähnten „Postgeheimnissen" (S. 14) heißt, jeder Reisende solle sich vorher vergewissern, wieviele Pfunde er frei mit sich führen dürfe.

Bestand schon hinsichtlich der Höhe des Freigepäcks eine große Verschiedenheit, so war diese inbezug auf das Porto, das für das Mehrgewicht, die Überfracht, zu zahlen war, noch viel größer. Bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts war das Überfrachtporto, das sich nach dem Gewicht und

1) In der Preußischen Verfügung vom 13. Mai 1713 heißt es z. B.: Es ist verordnet worden, daß den Passagieren auf den Posten nicht mehr als 40—50 Pfd. Bagage frei gelassen sei. „Nachdem aber", heißt es dann weiter, „die nachricht eingelauffen, wie einige Benachbahrte Chur-Sächsische Post-Ämbter umb den Königl. Posten die Passagiere zu entziehen, oder selbige wenigstens unwillig zu machen, 70 biss 80 Pfd. Fracht ihnen frey geben und in einigen Königl. Postämbtern darüber allerhand streit und schwürigkeiten entstanden; Alss haben Seine Königl. Myst... gewilliget, daß hinführo auf denen Post Coursen zwischen Groß Kugel und Wesell, imgleichen zwischen Groß Kugel und Hamburg, denen Passagieren welche aus Sachsen kommen und dahin gehen, gleichwie bey denen Leipziger Posten nunmehro geschiehet, hinführo 70 biss 80 Pfd. Bagage *connivendo* frey passiret werden sollen."

der Beschaffenheit der Sachen richtete, meistens für die einzelnen Kurse verschieden. Man berücksichtigte häufig provinzielle und lokale Umstände. Die kräftigere Begegnung der Konkurrenz eines naheliegenden Kurses, die Verschiedenheit der Gewichte, der Jahreszeit, die Höhe der Futterpreise usw., alles dies war bei der Festsetzung der Taxen nicht selten von Einfluß. An vielen Orten war die Taxe nach dem Herkommen berechnet, d. h. nach dem Verhältnis der Sätze, die früher die Boten usw. erhoben hatten. Die Tarife ließen daher jede Einfachheit und Durchsichtigkeit vermissen.

So betrug das Porto auf der Strecke von Berlin bis Hamburg 1 Groschen, von Berlin bis Magdeburg 7 Pf., von Berlin bis Leipzig 1 Groschen und von Berlin bis Halle 9 Pf.[1]) Auf der Strecke München-Freising erhob die Taxis'sche Postverwaltung 9 Kr., auf der gleich langen Strecke München-Landshut 15 Kr. für das Pfund.

Um die Mitte des 18. Jahrhunderts suchte man einigermaßen Ordnung in die Taxen zu bringen, aber auch jetzt noch waren viele Tarife, namentlich die der Taxis'schen Postverwaltung, keineswegs so einfach, wie z. B. die der Preußischen Postverwaltung. Der § 11 des Preußischen Reglements vom 11. April 1766 bestimmte nämlich: „Was darüber ist (über 30 Pfund), soll nach der von dem Passagier zu erfordernden Angabe der Sachen entweder als Kaufmannsgut (1 Pfd. von 4 zu 4 Meilen 2 Pf.) oder als Viktualien (1 Pfd. von 4 zu 4 Meilen $1\frac{1}{2}$ Pf.) bezahlt werden. Im Jahre 1821 wurden diese Beträge auf $2\frac{1}{2}$ und 2 Pf. erhöht, nachdem sie schon in den Jahren 1805 bis 1811 um $\frac{1}{2}$ und $1\frac{1}{4}$ Pf. höher gewesen waren. Vom Jahre 1839 ab belief sich die Gebühr für je 5 Pfund Mehrgewicht und jede Meile auf 2 Pf., wozu bei einem Gewicht von über 120 Pfund ein Zuschlag von 50% hinzukam. Über-

1) Das Personengeld war für die Strecken Berlin-Halle und Berlin-Leipzig gleich.

schießende Lothe blieben unberücksichtigt, dagegen entschied ein volles Pfund mehr für die folgende Stufe; Bruchmeilen rechneten für volle Meilen; die einzelnen Pfennige waren auf $^1/_4$, $^1/_2$ oder $^3/_4$ Sgr. abzurunden.[1]) Diese Bestimmungen änderte die Verfügung vom 22. Dezember 1841 dahin ab, daß überschießende Lothe und ebenso die zwischen 5 und 5 Pfund liegenden Pfunde unberücksichtigt bleiben sollten. 1 bis einschließlich 4 Pfund waren daher frei, 5 bis einschließlich 9 Pfund zählten nur als 5 Pfund usw. Auch sollten die Entfernungen von $^1/_4$ bis $1^1/_4$ Meilen nur für 1 Meile, von $1^1/_2$ bis $1^3/_4$ Meilen aber als 2 Meilen gerechnet werden. Bei den Schnellposten, auf denen der Reisende damals 30 Pfd. an Gepäck frei hatte, aber nicht mehr als 80 Pfd. mitführen durfte — das übrige war als Paket aufzuliefern —, betrug das Überfrachtporto anfangs für das Pfund $1^1/_2$ Sgr., später wurden für die ersten 20 Pfd., seit 1839 für die ersten 50 Pfd. 2 Pf. für je 5 Pfd. und für das Mehrgewicht ein Zuschlag von 50 % erhoben. Nach der Verfügung des Generalpostamts vom 6. Juli 1848 fiel dieser Zuschlag von 50 % allgemein fort. Im Jahre 1853 ermäßigte man wieder die Gebühr auf $1^1/_2$ Pf. für je 5 Pfd. und jede Meile; das Reglement vom Jahre 1867 führte jedoch den Satz von 2 Pf. wieder ein.

Für Passagiergepäck mit Wertangabe war ein höheres Überfrachtporto zu zahlen oder es kam zu dem gewöhnlichen eine besondere Assekuranzgebühr hinzu, deren Höhe sich im Laufe der Zeiten ebenfalls änderte. Im Jahre 1867 galten folgende Sätze:

---

1) Beispiel: Ein Reisender mit $20^3/_4$ Pfd. Gepäck hat auf eine Entfernung von $19^3/_4$ Meilen zu entrichten für 20 Pfd. auf 20 Meilen 13 Sgr. 6 Pf. (genau 13 Sgr. 4 Pf.), führt er dagegen $21^1/_4$ Pfd. mit sich: für 25 Pfd. auf 20 Meilen 16 Sgr. 9 Pf. (genau 16 Sgr. 8 Pf.).

	bis 50 Thlr.	über 50 bis 100 Thlr.	über 100 Thlr. für je 100 Thlr.
bis 15 Meilen	$^1/_2$ Sgr.	1 Sgr.	1 Sgr.
über 15 bis 50 Meilen . .	1 „	2 „	2 „
über 50 Meilen	2 „	3 „	3 „

Überstieg die deklarierte Summe 1000 Taler, so zahlte der Reisende für den Mehrbetrag die Hälfte obiger Sätze.

Das Überfrachtporto mußte von den Reisenden bei der Auflieferung des Reisegepäcks entrichtet werden; nach Orten, die auf dem Kurse zwischen zwei Stationen lagen, wurde es bis zum nächsten darüber hinaus gelegenen Postort erhoben. Seine Erstattung regelte sich nach denselben Grundsätzen wie die des Personengeldes.

Außer den früher erwähnten Gebühren und dem Überfrachtporto sollte der Reisende nichts weiter zu entrichten haben. Aber der Nebenausgaben waren noch mancherlei. In den „Postgeheimnissen“ wird darüber (S. 17) folgendes gesagt: „Ehe man jedoch abfährt, muß man sich noch mit den sogenannten Postgehilfen und dienstbaren Geistern, als da sind der Kofferschieber, welcher unsere Bagage aus unserer Wohnung nach dem Posthause geholt hat, und dem Wagenmeister, welcher die Bagage packt, die Sitze auf dem Wagen anweiset und die Treppe zum Aufsteigen an den Wagen setzet, abfinden. Wenn man gerade nicht weiß, wieviel man einem solchen Manne geben muß, so kann man ihm sicher 2 g. Gr. bieten und froh seyn, wenn man damit loskömmt. Gewöhnlich erhält der Kofferschieber nach Maßgabe der Entfernung, woher er die Bagage geholt hat, 2, 3, 4 auch 6 g. Gr., der Wagenmeister 2 und der Mann an der Treppe 1 g. Gr. Wo mehrere dieser Chargen in einer Person vereinigt sind, da steht es um den Geldbeutel des Reisenden desto besser“. Dazu kamen die bedeutenden Zehrungskosten, welche bei einer solchen

heißen Tagfahrt in einem solchen Schwitzkasten, wie es die Postwagen waren, Hunger und Durst dem Reisenden auferlegten, so daß es zu verstehen ist, wenn es damals hieß:

Wer mit der Post reiset, muß eines Lastträgers Rücken und eines Fürsten Beutel haben.

d) Verhalten der Reisenden bei der Abreise.

Die Reisenden hatten, solange die Annahme auf den Haltestellen unterwegs noch nicht gestattet war, stets in oder vor den Posthäusern den Postwagen zu besteigen und sich daselbst wenigstens $^1/_4$ Stunde vor Abgang des Wagens einzufinden.

Hinsichtlich der Plätze sollte „unter denen Passagiers keinem ein Vorzug im Sitzen auf dem Wagen verstattet, weniger daraus eine Priorität geschlossen werden, wenn man seinen Mantel an den Ort legen lasse, sondern die Passagiere sind hier alle gleich und an die Ordnung gewesen so, daß bey Verzug bloß darauf, wie sich ein jeder im Post-Hause angemeldet und bezahlet, zu sehen ist". Die jeweilige Sitzordnung hatte nach diesen Grundsätzen der Postmeister zu bestimmen; er konnte aber bei Reisenden von Distinktion eine Ausnahme machen und „die übrigen Passagiers waren sich dabey zu beruhigen schuldig".[1])

1) So bestimmte z. B. § 24 der Braunschweig-Lüneburgischen Postordnung vom Jahre 1682: „Als denn bisher wahrgenommen worden, daß oftmahlen wegen der Stellen auff denen Postwagen Streit entstehet, so wird es zwar unter Reisenden und *Passagiers*, so von Stande nicht gar zu weit unterschieden und ungleich, dabei, daß Derjenige, welcher bei der Post sich zuerst angiebt, und durch Hinlegung seines Reise-Koffers, Mantels oder dergleichen ihm eine Stelle erwehlet und einnimmt, sodann den Vorzug habe, in allerwege gelassen; im Falle aber, da die *Passagiers* von gar *differenter Condition*, sollen die Postmeister denen, so etwa geringen Standes und nicht selber die Höflichkeit seyn, daß sie andern Fürnehmeren die besten Stellen überlassen, umb diese desto besser zu *accomodiren*, die Stellen anzuweisen Macht, solche sich auch darnach ohnweigerlich zu richten haben." (Deutsches Postarchiv, Berlin. Jahrgang 1875, S. 343).

Trotzdem kamen häufig Streitigkeiten zwischen den Passagieren vor, jeder wollte den besten Platz haben, so daß immer wieder Verfügungen dagegen erlassen werden mußten.

Als dann im 19. Jahrhundert die besseren Wagen aufkamen, ergab sich die Sitzordnung aus den Nummern über den Sitzen. Die Folge der Plätze in diesen Wagen war so, daß zuerst sämtliche Eckplätze der Haupt- und Rücksitze und dann in derselben Reihenfolge die Mittelplätze kamen. Kein Reisender durfte einen andern als den ihm zugeteilten Platz besetzen. Verließ unterwegs ein Reisender die Post, so rückten die nach ihm folgenden Personen sämtlich um einen Platz vor; die zu den Beiwagen eingeschrieben waren, hatten das Recht, auf der nächsten Station, wo Personen vom Hauptwagen abgingen, in deren Plätze einzurücken; sie wurden deshalb da, wo ein Unterschied des Preises zwischen den Plätzen des Hauptwagens und denen im Beiwagen bestand, nur bis dahin eingeschrieben, wo ein oder mehrere Plätze auf dem Hauptwagen leer wurden. Personen, die bei einer unterwegs belegenen Postanstalt hinzutraten, standen den vom Kurse kommenden und weiter eingeschriebenen Reisenden in der Reihenfolge der Plätze nach. Ließ sich ein mit der Post angekommener Reisender zu derselben Post weiter einschreiben, so verlor er den bis dahin eingenommenen Platz und mußte den letzten einnehmen. Ebenso hatten die Reisenden, die von den Kondukteuren oder Postillonen unterwegs angenommen worden waren, bei der Weiterreise über die nächste Station hinaus den bei dieser hinzutretenden Reisenden hinsichtlich des Platzes nachzustehen. Reisende, welche die Post nach einem zwischen zwei Stationen belegenen Orte benutzen wollten, mußten, sobald durch ihren Abgang unterwegs eine Beichaise eingehen konnte, die Plätze in dieser besetzen. Seit 1852 steht es jetzt jedermann frei, bei der Meldung unter den im Hauptwagen noch unbesetzten Plätzen sich einen bestimmten Platz zu wählen.

e) Wartezimmer der Postanstalten.

Damit „die Passagiere während der Abfertigung und Ausladung der Post ihre Zeit nicht übel passieren mögen", waren bei allen Postanstalten Passagierstuben eingerichtet, in denen die Postreisenden freie Aufnahme zu jeder Tageszeit finden konnten, ohne daß sie etwas zu verzehren brauchten. Die Postmeister waren verpflichtet, die Reisenden mit einem „annehmlichen Losement" zu versehen und durften sich nicht weigern, „dieses geringe mit dem Bande der menschlichen Gesellschaft so genau verknüpfte Onus zu übernehmen". Bei Nacht war eine „brennende Leuchte" aufzuhängen. Im Winter mußte die Stube geheizt werden. Während der Nacht hatte einer der Postbediensteten Wache zu halten. Es sollten Einrichtungen getroffen sein, den Reisenden eine „notdürftige und reinliche" Beköstigung, bestehend in sog. kalter Küche, in Getränken und auf Stationen, wo die Posten gewöhnlich zur Essenszeit einzutreffen pflegten, auch Mittag- und Abendessen gegen „billige" Bezahlung gewähren zu können. Zur Verhütung von Mißbräuchen zum Nachteil der Gasthöfe bestand jedoch die Einschränkung, daß die mit Extrapost eintreffenden Reisenden nicht länger als eine bestimmte Zeit, meist 24 Stunden, in den Posthäusern beherbergt, die Passagiere der ordentlichen Post aber nie über Nacht behalten, sondern nur auf ihrer Durchreise bewirtet werden durften.[1]) In kleineren Städten und auf dem Lande, wo es an guten Gasthöfen und einer anständigen Bewirtung fehlte, war dagegen den Postbediensteten die Verpflichtung auferlegt, die mit Extrapost oder mit ordinären Posten ankommenden Reisenden auf eine schickliche Art und gegen billige Bezahlung zu logieren und zu bewirten. Seit der Mitte des 18. Jahrhunderts mußten in den Postwartezimmern Preislisten für Speisen und Getränke ausliegen, die von der vorgesetzten Behörde geprüft worden waren; ferner führten die

1) Preußisches Edikt vom 7. September 1728.

Postverwaltungen in den zwanziger Jahren des 19. Jahrhunderts Control-(Beschwerde-)Bücher ein (Sachsen bereits 1814), in die die Reisenden ihre Klagen einschreiben konnten. Die Bücher mußten dann der vorgesetzten Behörde zur Untersuchung der Klagen in Abschrift eingesandt werden.

Die Postwartezimmer waren immer Gegenstand von Klagen, da die Wünsche des reisenden Publikums zu verschieden waren. Lichtenberg meint, man habe dafür gesorgt, sie noch viel schlechter als die Postwagen zu machen, damit das Reisen mit diesen wieder angenehm werde. Daß es mit der Bewirtung usw. in den Postwartezimmern nicht immer gut bestellt war, beweisen auch die vielen Verfügungen, in denen über die Säumigkeit der Postmeister und Posthalter in dieser Hinsicht geklagt und ihr die Schuld zugeschoben wird, daß die Reisenden das Fahren mit Lohnfuhrwerken dem mit den ordinären Posten und Extraposten vorzögen, um in bequemen Gasthöfen gute Bewirtung finden zu können.[1]) Doch auch mit diesen scheint es nicht viel besser gewesen zu sein, wie z. B. ein Kgl. Preußischer Erlaß vom Jahre 1766 zeigt. Hierin wird die Festsetzung einer Taxe durch ein Reglement anbefohlen, da wahrgenommen worden sei, daß „insonderheit in denen Städten, die Durchreisende und Fremden in denen öffentlichen Wirths-Häusern von denen Wirten dadurch sehr übel traktiert werden, daß letztere die bei ihnen logirenden Fremden und reisende nach eigenen Gefallen sehr hoch taxiert und eine ganz übermäßige und enorme Bezahlung von ihnen gefordert wird".

1) In dem Preußischen Zirkular vom 27. Januar 1810 heißt es: Gleichwohl ist mißfällig bemerkt worden, daß besonders in neueren Zeiten dieser mit dem Bande der menschlichen Gesellschaft so genau verknüpften Verpflichtung entweder gar nicht oder doch sehr unvollkommen nachgekommen wird. Eine natürliche Folge davon ist die aufhörende Frequenz der Passagiers bei den ordinären Posten, und die auch in Bezug auf Extraposten so fühlbar sich äußernde Abneigung der Reisenden, welche vielmehr mit Lohnfuhrwerk fortzukommen suchen, um in bequemen darauf eingerichteten Gasthöfen gute Bewirtung zu finden.

f) Verhalten der Reisenden auf den Posten.

Jeder mit der Post Reisende stand unter dem Schutze des Postamts und des die Post begleitenden Kondukteurs oder Schirrmeisters. Einen Ersatz bei körperlicher Beschädigung des Reisenden leisteten die Verwaltungen jedoch bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts nicht.[1]) Andererseits wurde es als Pflicht jedes Reisenden angesehen, sich den zur Aufrechterhaltung des Anstandes, der Ordnung und der Sicherheit auf den Posten und in den Passagierstuben getroffenen Anordnungen zu fügen. Das Tabakrauchen in den Postwagen war anfangs auf den Preußischen Posten gestattet gewesen. Als dann aber verschiedentlich infolge Unvorsichtigkeit der Reisenden das Stroh und die Pakete im Wagen Feuer fingen, verbot man es im Jahre 1703. Andere Verwaltungen gestatteten das Pfeifenrauchen; die Reisenden mußten jedoch ihre Tabakpfeifen auf dem Postamte zur Prüfung vorzeigen, ob sie mit einem genügend sicheren Beschlage versehen waren. Das Rauchen war auch nur erlaubt, wenn sich in demselben Raume Personen weiblichen Geschlechts nicht befanden und die übrigen Mitreisenden ihre Zustimmung zum Rauchen gegeben hatten. Unter den gleichen Bedingungen ließ die Preußische Postverwaltung im Anfange des 19. Jahrhunderts das Tabakrauchen wieder zu. Ebenso war „das Gezänke auf dem Postwagen, das Schimpfen auf den Postillon und insbesondere das gottlose Fluchen in den Passagierstuben" den Reisenden untersagt, selbst in dem Falle, „wenn sie einmal das gewohnte *rafraîchement* an Essen und Trinken in den Passagierstuben nicht antreffen" sollten. Auf Anzeige der Beamten war bei „ohngeziemenden Händel, Zank und Streit" von der Obrigkeit schleunige Abhilfe zu schaffen,

1) In Preußen wird z. B. erst durch Postgesetz vom Jahre 1852 die Postverwaltung verpflichtet, die erforderlichen Kurkosten zu zahlen, wenn die Beschädigung nicht ausweislich durch einen Zufall oder die Folgen eines unabwendbaren Naturereignisses oder durch die Schuld des Reisenden herbeigeführt ist.

u. U. waren die Schuldigen in Arrest zu nehmen. Auch konnten die Passagiere, die die getroffenen Anordnungen verletzten, von der Postanstalt oder unterwegs von dem Kondukteur von der Mit- oder Weiterreise ausgeschlossen und aus dem Postwagen entfernt werden. Erfolgte die Ausschließung unterwegs, so mußte der Betreffende sein Gepäck bei der nächsten Postanstalt abholen, er ging auch des gezahlten Personengeldes und des Überfrachtportos verlustig und sollte g. F. noch nach den Landesgesetzen bestraft werden.

g) Beförderungszeit.

Gewöhnlich gingen die Posten zweimal wöchentlich, nur auf wenigen Kursen mit einem lebhaften Personen- oder Päckereiverkehr fuhren sie öfters. Erst nach Abschüttelung der Napoleonischen Fremdherrschaft vermehrte man den Postenlauf; bald viermal die Woche, dann täglich ein oder gar mehrere Male kamen und gingen Posten.

Die Abgangszeiten konnten stets nur annähernd angegeben werden, sofern die Abfahrt der Post sich nach der Ankunft einer anderen Post richtete. Sie wurden daher anfangs nur nach Tageszeiten bestimmt, und so finden sich denn in den älteren Posttabellen nur die Angaben „vmb" und „Vhren".

Änderungen im Postenlauf machte man durch die erwähnten Posttabellen bekannt; ja in Ostfriesland mußten viele Jahrzehnte lang die Prediger die Änderungen des Sonntags von der Kanzel verkünden.

Um den ungehinderten Verkehr und die Schnelligkeit der Posten sicher zu stellen, erhielten sie seit ihren Anfängen besondere Vorrechte. So durften sie, wenn auf den Post- und Landstraßen wegen der unterlassenen Besserung oder aus einem anderen Grunde nicht fortzukommen war, sich der Neben- und Feldwege bedienen oder auch, wenn es dergleichen nicht gab, über unbestellte Wiesen und Äcker fahren, ohne daß jemand sie durch Aufwerfung von Gräben oder Anlegung verschlossener Schlagbäume hindern durfte.

Alle Fuhr- und Landleute, wie auch alle sonstigen Reisenden, wes Standes sie auch sein mochten, mußten den ordinären Posten auf das durch das Posthorn gegebene Zeichen ausweichen. Bei etwaiger Weigerung sollte der Betreffende durch seine Gerichtsobrigkeit in eine Geldstrafe genommen werden. Bei Androhung gleicher Strafe wurde ferner bestimmt, daß den Posten vorfahrende Wagen auf das gegebene Signal aus dem Wege fahren und die Posten ohne Schwierigkeit vorbeilassen mußten. Die Gouverneure und Kommandanten in den Festungen, die Magistrate, bei den Zöllen die Zollverwalter und in den Dörfern die Gerichtsobrigkeiten hatten dafür zu sorgen, daß die Tore und Schlagbäume ohne Zeitverlust geöffnet wurden, sobald sich eine Post diesen näherte und der Postillon ins Horn stieß. Ebenso sollten die Fuhrleute an den Flüssen und Strömen, welche die Posten zu passieren hatten, sich um die Zeit der Ankunft der Posten bereit halten, um die Überfahrt „mit ebenso großer Geschwindigkeit als Vorsicht unverzüglich" bewerkstelligen zu können. Die Land- und Stadtbewohner waren verbunden, den Posten bei Unfällen und Gefahren alle erforderliche Hülfe zu leisten. Es gab besondere Signale, die die Postillone in solchen Fällen der Not zu blasen hatten. Endlich waren auch die ordinären Posten von der Entrichtung der Fuhr-, Brücken- und Wegeabgaben befreit.

Die Meile sollte bei den Preußischen Posten in einer Stunde zurückgelegt werden.[1]) Die Expedition hatte innerhalb einer halben Stunde zu geschehen und konnte, wenn die Reisenden zu speisen verlangten, bis auf eine Stunde ausgedehnt werden. Es war bestimmt, daß die Postämter vor der Ankunft der Post mit ihren Karten und Frachtstücken fertig sein sollten, und die Postillone mußten gegen Ankunft der Post die Pferde aufgeschirrt, auf Kursen, wo der Wagen stationsweise gewechselt wurde — diesen Übelstand beseitigte man für die meisten Kurse im Jahre

1) Patent vom 17. Februar 1723.

1766[1]) — die Postkalesche in Bereitschaft halten. Es gab besondere Posthornsignale, um die Ankunft einer fahrenden, einer reitenden, einer Extrapost usw. und sogar die Zahl der Wagen und Pferde ankündigen zu können. Sobald der ankommende Postillon seine Ankunft durch „Stoßen ins Horn" meldete, hatte der abfahrende vor das Posthaus zu „rücken".

Mit großer Strenge wurde auf die pünktliche Innehaltung der Expeditions- und Beförderungsfristen gesehen. Um vorsätzliche Versäumnisse zu verhüten, zu entdecken und zu ahnden, gab man den Posten Stundenzettel mit, in die bei hoher Strafe die Abfahrts- und Ankunftszeiten einzutragen waren. Für ungerechtfertigte Versäumnisse bei der Expedition hatten die säumigen Postmeister und Posthalter eine Geldbuße (für jede überschrittene Viertelstunde 1 Rthlr.) zu entrichten. Bei öfterer unverantwortlicher Nachlässigkeit sollten sie ihres Dienstes entsetzt werden. Die Postämter hatten auch die Pflicht, mit Ernst und Nachdruck die Postillone zur richtigen Innehaltung der vorgeschriebenen Stunden anzuhalten. Bei Entsetzung ihres Amtes und anderen „unausbleiblich harten Leibes-Strafen" war diesen verboten, unterwegs an den Krügen und Mühlen, des Trunks oder sonstiger „unerheblichen und strafbaren Ursachen halber" sich aufzuhalten oder gar zu schlafen. Die Post-Landreuter und später die Gensdarmen hatten auf die Postillone unterwegs fleißig acht zu geben; bei einer etwaigen Versäumnis mußten die Ursachen auf das sorgfältigste, allenfalls durch Befragung der Passagiere, ermittelt werden. Auf unentschuldigte Versäumnis stand eine Geldstrafe, die sich nach der Länge der überschrittenen Zeit richtete, u. a. sogar Gefängnis und Dienstentlassung. Außerdem wurde jedem, der einen Postillon des unerlaubten Anhaltens, des Schlafens usw. überführte, von dem Gehalte des Postillons eine bestimmte Gebühr zur Belohnung gereicht.

1) Verordnung vom 11. April 1766, § 2.

Unglücksfälle hatte sich der Postillon, sofern kein Passagier mitfuhr, durch den Schulzen des nächstgelegenen Dorfes oder durch andere glaubwürdige Zeugen schriftlich bescheinigen zu lassen.

Ähnliche Bestimmungen über die Dauer des Aufenthalts, der Beförderung usw. bestanden auch bei den übrigen deutschen Postverwaltungen.

Trotz dieser Vorschriften fand häufig auf den Stationen ein endloser Aufenthalt statt. Fast in jedem Jahre mußten die Vorschriften den Postbediensteten in Erinnerung gebracht werden, aber die Klagen des reisenden Publikums verstummten nicht. Nicht besser war es hinsichtlich der Beförderungsdauer. Die Unwegsamkeit und Unsicherheit der Straßen, das Austreten der Flüsse führten sehr häufig Verzögerungen herbei. Die Überlastung der Postwagen mit Reisenden und Sachen ließen sie ihre Stunden nicht innehalten und Unglücksfälle aller Art trugen dazu bei, daß die Posten unterwegs liegen blieben. Häufig mußten auch die Posten lange vor den Toren der Städte warten, da diese trotz wiederholt erlassener Anordnungen des Nachts nicht geöffnet wurden.[1]) Aber auch Zufälligkeiten anderer Art hinderten den Lauf der Posten.[2]) Diese liefen daher, je

1) Preuß. Edikte vom 19. Juli 1713 und 30. November 1713 sagen z. B.: „Demnach fast in allen Stunden-Zetteln von den Post-Aembtern Klage geführet wird, daß man die Posten in den Städten vor den Thoren bey nächtlicher weile gantze stunden aufhalte und warte lasse, ehe und bevor man ihnen die Thore eröfne — alss wird denen gesammten Königl. Postämbten obliegenden *commandirenden Officierer* umb die *remedirung* in höflicher Art zu ersuchen."

2) Eine Sammlung Stundenzettel gibt darüber einige Aufklärung. Da haben denn „die Herren Passagiere in Bernau sich wegen des guten Märzbieres eine halbe Stunde lang verweilet", ein anderes Mal hat „bei Bielefeld ein Haufen Bauern den Postillon, weil er über ihren Acker gefahren, erst abprügeln müssen, ehe er die Fahrt hat fortsetzen können." In dem Dorfe Klus bei Zanow bleibt einst der Postwagen 4 Stunden liegen, weil die Passagiere, drei Juden, die viel Geld bei sich führten, bei Nacht nicht durch den von Räubern unsicher gemachten Gollenberg haben fahren wollen. (Stephan a. a. O., S. 134.)

nachdem die Kurse lang, die Wagen schwer oder leicht beladen und die Wege schlecht waren, zwei, vier, sechs oder mehr Stunden später ein, als sie ankommen sollten.[1]) „Wer gern wissen will", heißt es in dem Spencerschen Kalender vom Jahre 1793, „wie bald er oder sein Brief hie und da mit der ordinären Post anlangen möchte, der kann (wegen Umpackens und anderen Aufenthalts eine Station in die andere gerechnet) auf jede Meile, wenn die Wege gut und die Posten nicht schwer sind, $1^1/_2$ Stunden, die mehrste Zeit aber 2 Stunden rechnen".

Hinsichtlich der Schnelligkeit und Pünktlichkeit genossen bereits im 17. Jahrhundert die brandenburg-preußischen Posten einen hohen Ruf vor den übrigen. So sagt v. Beust (Postregal Bd. II, S. 38): „In dem Königreiche Preußen sind die Posten in Ansehung ihrer Geschwindigkeit und Accuratesse so wohl eingerichtet, daß sie anderen billig zum Exempel dienen könnten." Viel mag dazu beigetragen haben, daß man auf diesen auch des Nachts fuhr, während bei anderen Verwaltungen die Posten des Nachts stille lagen. Daß aber auch sonst dieser gute Ruf nicht so ganz unberechtigt war, läßt sich aus folgendem ersehen: Die Fahrpost von Memel nach Berlin legte ihren 94 Meilen langen Weg in 104 Stunden zurück; von Hamburg nach Leipzig, $51^1/_2$ Meilen, gebrauchte man 3 Tage; von Cleve nach Königsberg in Preußen konnte man in 10 Tagen gelangen, während zu derselben Zeit die Fahrt mit der hessischen Fahrpost von Cassel nach Frankfurt am Main 4 Tage dauerte, und die Fahrpost von Hannover nach Leipzig für ihren 29 Meilen langen Weg 3 Tage und die Postkalesche von Leipzig nach Nürnberg für eine Strecke von 39 Meilen gleichfalls 3 Tage notwendig hatte. Wie langsam die Taxisschen Posten befördert wurden, geht

1) Die Post aus Hamburg lief z. B. am 10. Juli 1795 in Berlin $19^1/_2$ Stunden später ein, als vorgesehen war, und Zeitungsberichte aus dem Jahre 1785 klagen, daß die fahrende Post zwischen Emden und Aurich nur dreimal richtig gegangen sei.

u. a. aus einer Bekanntmachung der Kaiserlichen Reichs-Postdirektion in Erfurt vom 26. Juni 1775 hervor, wonach die direkte Post von Erfurt nach Göttingen jedes Mal Dienstag früh von Erfurt abging und Donnerstag Mittag in Göttingen eintraf, also über 48 Stunden gebrauchte.

Und doch schien manchem braven Spießbürger dieses „durch die Lande sausen" gefährlich, so daß sich der sächsische Oberpostmeister gezwungen sah, langsamere Posten für solche Leute, die das geschwinde Fahren nicht vertragen konnten, einzurichten, die sog. Küchenposten.

Lichtenberg macht solche Langsamkeit zum Gegenstande seines Spottes, indem er den deutschen Postwagen über den englischen mit seinem „Flying" auf dem Schlage und über den spanischen mit dem Wahrspruch: „Seguridad y celeridall" stellt und sagt, der deutsche Postwagen sei der klügste, er verspreche nichts und könne daher tun, was er wolle.[1])

Aber auch Aufzeichnungen ernsterer Leute jener Zeit spotten über die Langsamkeit der deutschen Postwagen. So schreibt Adalbert von Chamisso im Juli 1815 an Hitzig: „Es scheint der deutsche Postwagen recht eigentlich für die Botaniker eingerichtet zu sein, indem man nur außerhalb desselben ausdauern kann und dessen Gang darauf berechnet ist, gute Muse zu lassen, vor und zurück zu gehen. In der Nacht wird auch nichts versäumt, da man sich am

1) An einer anderen Stelle vergleicht er die deutschen Postwagen mit den englischen und schreibt: „Wenn ein Mädchen mit ihrem Liebhaber des Abends durchgeht (in London), so kann sie in Frankreich sein, ehe der Vater aufsteht, oder in Schottland, ehe er mit seinen Verwandten zum Schluß kommt; daher ein Schriftsteller weder Feen, noch Zauberer, noch Talisman nötig hat, um die Verliebten in Sicherheit zu bringen, denn wenn er sie nur bis Charingross oder Hydepark-Corner bringen kann, so sind sie so sicher, als wenn sie in des Webers Meleks Kasten wären. Hingegen in Deutschland, wenn auch der Vater den Verlust seiner Tochter erst den dritten Tag gewahr würde, wenn er nur weiß, daß sie mit der Post gegangen ist, so kann er sie zu Pferde immer noch auf der dritten Station wieder kriegen."

Morgen ungefähr auf demselben Punkte wiederfindet, wo man am Abend vorher war."

Erst als die Schnellposten aufgekommen und die Poststraßen ausgebaut waren, ließ es sich ermöglichen, die Beförderungszeit wesentlich zu verringern. Während noch zu Anfang des 19. Jahrhunderts die Posten unter Berücksichtigung der Haltezeiten höchstens 4 bis 5 km in der Stunde zurücklegten, betrug die Geschwindigkeit der Schnellposten 9 bis 10 km in der Stunde, auf einigen Strecken sogar noch mehr.

Nach dem preußischen Reglement waren die Beförderungsfristen für die Schnellpost in folgender Weise festgesetzt: Die erste und zweite Meile war auf kunstmäßig ausgebauten Straßen in 30 bis 35 Minuten, auf nicht chaussierten Straßen in 40 bis 45 Minuten, die dritte in 40 bis 45 oder in 50 bis 55 Minuten zurückzulegen. Ähnliche Fristen waren auch bei den übrigen Verwaltungen festgesetzt.

Die Zeit für das Umspannen und die Expedition wurde gleichfalls verkürzt: Für bloßes Umspannen mußten 5 Minuten, für die Expedition 10 bis 15 Minuten genügen. An Orten, wo die Reisenden zu Mittag oder zu Abend speisten, durfte die Haltezeit 30 bis 45 Minuten betragen. Zur Vermeidung eines längeren Aufenthalts führte die Verwaltung gemeinsame Mahlzeiten in einem vorausbestimmten Lokale zu festgesetzten Preisen ein. Dem Verlangen der Reisenden, die Posten über die vorgeschriebene Frist auf den Unterwegsstationen zum Zwecke des Einnehmens des Essens aufzuhalten, durfte unter keinen Umständen entsprochen werden. Die Strafen für Versäumnis wurden verschärft. Während sich bisher die Höhe der Strafen danach gerichtet hatte, wieviel Viertel- oder sogar ganze Stunden versäumt waren, setzte man sie jetzt für Minuten fest.[1])

1) In Preußen trat eine Bestrafung nach folgenden Sätzen ein:

A. Für die Überschreitung der Abfertigungszeit:
bei Kurier- und Schnellposten jede Minute mit 1 Sgr.;
bei Personen und Extraposten . . . $^3/_4$.
bei Fahrposten . . . . . $^1/_2$.

Um jede Differenz mit den Ortsuhren und dadurch die Versäumnisse möglichst zu vermeiden, führten die Postverwaltungen auf den Hauptkursen sogenannte Kursuhren ein, nach denen allein jede Postanstalt die Ankunfts- und Abgangszeiten der Post in die Stundenzettel zu vermerken hatte. Diese Uhren, deren Ziffernblatt von außen sichtbar ist und die noch heute benutzt werden, sind in einer wohlverschlossenen Kapsel verwahrt, zu der nur die Postanstalten am Anfangs- und Endpunkte des Kurses und auf langen Postwegen das nach Ablauf von 24 Stunden berührte Postamt Schlüssel haben.

So hatte man in den dreißiger Jahren des 19. Jahrhunderts eine Schnelligkeit — die Beförderungszeiten waren inzwischen noch mehr verringert worden[1]) — erreicht, die, soweit es sich um solche mittels Wagens handelt, auch heute noch nicht übertroffen worden ist.

B. Für die Überschreitung der Beförderungsfrist:
bei Kurier- und Schnellposten
auf unchaussierten Wegen jede Minute mit 3/4 Sgr.;
auf Chausseen . . . . „ „ „ 1 „
bei Personen- und Extraposten
auf unchaussierten Wegen „ „ „ 1/2 „
auf Chausseen . . . . „ „ „ 3/4 „
bei Fahrposten
auf unchaussierten Wegen „ „ „ 1/4 „
auf Chausseen . . . . „ „ „ 1/2 „

1) In Preußen hatten zurückzulegen;

Posten	Die 1. und 2. Meile		Die 3. Meile		Die 4. Meile		Jede weitere Meile	
	auf chaussierten Wegen	auf nicht chaussierten Wegen	auf chaussierten Wegen	auf nicht chaussierten Wegen	auf chaussierten Wegen	auf nicht chaussierten Wegen	auf chaussierten Wegen	auf nicht chaussierten Wegen
	Minuten							
Schnellpost .	35	45	45	55	55	70	17 1/2	20
Personenpost .	40	50	50	60	60	75	20	25
Güterposten .	45	55	60	70	70	80	20	25

2. Extraposten und Kurierposten.

a) Allgemeines.

Solange die Zahl und die Schnelligkeit der ordentlichen Posten zu wünschen übrig ließ, war es natürlich, daß das Publikum, wenn irgend angängig, zum Reisen die Extrapost benutzte, und zwar zog man wegen der schlechten Straßenverhältnisse bis in die Mitte des 18. Jahrhunderts das Reisen zu Pferde dem zu Wagen vor. Es ist daher nicht zu verwundern, daß in allen älteren Postordnungen die Bestimmungen über die Kurier- und Extrapostbeförderung einen sehr großen Raum einnehmen.

In Preußen bestanden bis zum Jahre 1766 für die einzelnen Gegenden und Routen besondere Reglements, weil, wie es im Edikt vom 12. Juni 1711 heißt, „ein durchgehendes undt aller Orthen gleichgültiges *Reglement* nicht wohl *practikabel* sei, indem es entweder in einer *Provintz* schlechtere Pferde giebet, alss in der andern, auf einigen Orthen und auf gewissen *routen* auch die Passage nicht so stark, noch so viele Reisende, dass auss *extra*-Posten ohne Schaden und Verlust eigene Pferde, es sey von denen Post-Ämbtern oder andern Leuthen zu halten“ möglich sei. Während z. B. den Postmeistern in den Westphälischen Landen durch Edikt vom 20. September 1710 gestattet wurde, dem Reisenden eine bedeckte Kalesche oder Chaise gegen ein Meilengeld von 12 g. Gr. zu leihen (für offene Wagen durften sie nichts erheben), war es den Postbedienten auf den Kursen nach Pommern, Preußen, Schlesien, der Altmark sowie auf den Hamburger, Leipziger und Hallischen Kursen nach dem Edikt vom 12. Juni 1711 nur erlaubt, dem Reisenden Vorspannpferde zu geben, einen Extrapostwagen durften sie ihm nicht vermieten. Auch die Höhe der Gebühren, die Bestimmungen über die Anzahl der Pferde usw. waren verschieden. Erst unterm 11. April 1766 erließ die Französische Regie für die preußischen Lande ein einheitliches Reglement.

b) Meldung und Annahme zur Reise.

Wer mit den Kurier- oder Extraposten reiten oder fahren wollte — seit Ende des 18. Jahrhunderts war das Reiten der Kuriere außer Gebrauch gekommen—, hatte dies so zeitig wie möglich, spätestens 1 Stunde vorher beim Postamt anzumelden, wobei er gleichzeitig angeben mußte, ob er ein Pferd zum Reiten haben oder ob er die Reise mit einem eigenen Wagen oder mit einem Stationswagen unternehmen wollte. In diesem Falle hatte er auch die Art des Wagens zu bestellen, ob offen oder verdeckt, ob auf der Achse ruhend oder in Federn hängend. Wer bequem reisen wollte und sich den Luxus gestatten konnte, fuhr mit eigenem Wagen, der für größere Reisen häufig am Ausgangsorte gekauft und am Ziele wieder verkauft wurde. Hatte man einen eigenen Wagen, so kam gewöhnlich der Wagenmeister, um den Reisewagen und das Gepäck, das man mitnehmen wollte, zu besehen und danach zu beurteilen, wieviel Pferde für die „Fortschaffung" des Reisenden erforderlich wären.

c) Grundsätze für die Bespannung der Wagen.

Die Anzahl der Pferde richtete sich nach der Personenzahl, dem Gewicht des Gepäcks und der Beschaffenheit des Wagens; seit dem Aufkommen der Chausseen wurde auch die Art der Straße berücksichtigt. Da sich die Höhe des Fahrgeldes nach der Anzahl der Pferde richtete, kam es häufig zu Streitigkeiten zwischen den Postmeistern und den Passagieren über die Anzahl der zu nehmenden Postpferde. Manche Reisenden verlangten weniger, als sie nach der Beschaffenheit des Wagens, dem Gewichte, des Gepäcks oder der Zahl der Personen zu nehmen hatten, andererseits gingen auch die Postbedienten, namentlich da, wo sie wie in Preußen das Fahrgeld erhielten, sehr oft zu weit mit ihren Forderungen. Zwar setzten schon die älteren Postordnungen oder Extrapostreglements die Bespannung fest, aber die Vorschriften waren zu allgemein, um nicht um-

gangen werden zu können. Erst seit Beginn des 19. Jahrhunderts wurden bis ins einzelne gehende Bestimmungen festgesetzt. Die Grundsätze, nach denen sich die einzelnen Verwaltungen richteten, waren sehr verschieden. Es würde zu weit führen, jede dieser Bestimmungen aufzuzählen, es mag genügen an der Hand der vom Jahre 1838 ab in Preußen geltenden Bestimmungen zu zeigen, welche Grundsätze im allgemeinen in Betracht kamen und wie sehr dabei ins einzelne gegangen wurde:

Bestimmungen über die Bespannung der Extrapostwagen in Preußen.

Wagen	Chaussee		Unchaussierte Wege			
	Ohne Unterschied der Wagenspur		Für spurhaltende Wagen		Für nicht spurhaltende Wagen	
	Gewicht der Ladung Pfund	Zahl der Pferde	Gewicht der Ladung Pfund	Zahl der Pferde	Gewicht der Ladung Pfund	Zahl der Pferde
I. Gattung.						
Leichte, offene oder mit einem Leinwandverdecke versehene, auf der Achse ruhende Kaleschen; Kaleschen mit bedeckten Einschnallstühlen; auch hinten in Federn hängende Chaisen, bei welchen es keinen Unterschied macht, ob der Vorder- u. Rücksitz mit einem leicht beweglichen Verdeck versehen sind oder nicht.	bis 800	2	bis 500	2	bis 400	2
	über 800 bis 1200	3	über 500 bis 900	3	über 400 bis 700	3
	über 1200 bis 1600	4	über 900 bis 1300	4	über 700 bis 1000	4
			über 1300 bis 1700	5	über 1000 bis 1300	5
					über 1300 bis 1700	6

Wagen	Chaussee		Unchaussierte Wege			
	Ohne Unterschied der Wagenspur		Für spurhaltende Wagen		Für nicht spurhaltende Wagen	
	Gewicht der Ladung Pfund	Zahl der Pferde	Gewicht der Ladung Pfund	Zahl der Pferde	Gewicht der Ladung Pfund	Zahl der Pferde
II. Gattung.						
Chaisen, die hinten und vorn in Federn hängen oder auf Druckfedern ruhen; auch leichte, zweisitzige Batards und verdeckte Posthalterei-Beichaisen für vier und mehr Personen; ferner zweisitzige ganz verdeckte, hinten und vorn in Federn ruhende Wagen mit einem Bocksitze für einen Diener oder Mitreisenden neben dem Postillone.	bis 600	2	bis 350	2	bis 450	3
	über 600 bis 900	3	über 350 bis 600	3	über 450 bis 750	4
	über 900 bis 1200	4	über 600 bis 900	4	über 750 bis 900	5
	über 1200 bis 1600	5	über 900 bis 1200	5	über 900 bis 1150	6
			über 1200 bis 1600	6	über 1150 bis 1600	8
III. Gattung.						
Kutschen mit ganzem, festen Verdecke; auch Landauer.	bis 600	3	bis 450	3	bis 500	4
	über 600 bis 1000	4	über 450 bis 600	4	über 500 bis 700	5
	über 1000 bis 1400	5	über 600 bis 900	5	über 700 bis 1000	6
	über 1400 bis 1800	6	über 900 bis 1200	6	über 1000 bis 1400	8
	über 1800 bis 2200	7	über 1200 bis 1500	7		
	über 2200 bis 2600	8	über 1500 bis 2100	8		

Die Ladung eines Wagens darf den in vorstehender Tabelle als Maximum angegebenen Gewichtssatz nicht überschreiten. Ein Mehrgewicht bis 50 Pfd. über die für jede Pferdezahl festgesetzte normalmäßige Ladung entscheidet nicht dafür, daß der Reisende ein Pferd mehr nehmen muß. Bei Ermittelung des Gewichts der Ladung wird eine Person, die das sechszehnte Jahr zurückgelegt hat, zu 150 Pfd., eine von 13—16 Jahren zu 100 Pfd. und eine von 5—12 Jahren zu 50 Pfd. gerechnet. Ein oder zwei Kinder unter 5 Jahren werden überhaupt nicht, 3 und 4 Kinder zu 100 Pfd. gerechnet. Die Schwere des Reisegepäcks ist nach folgenden Normen abzuschätzen: 1 Koffer = 80 Pfd., 1 Vache = 80 Pfd., 1 Sitzkasten oder 1 Mantelsack = je 50 Pfd. Sind die Behältnisse leer, so kommen sie nicht in Anschlag. Gegenstände von ungewöhnlicher Schwere müssen, soweit das Gewicht streitig ist, gewogen werden.

Den Chausseen werden gleichgeachtet:

1. ganz feste, ebene, in polizeimäßigem Stande befindliche ganz trockene Wege in schwerem Boden;
2. ganz eben gefahrene, völlig feste Schnee- und Frostbahnen.

Den nicht chaussierten Wegen sind gleichzuachten:

1. Lehm-Chausseen bei nasser Witterung;
2. Kies- und ähnliche Chausseen, wenn solche durch anhaltendes Regenwetter und schweres Fuhrwerk aufgelöst und durchgefahren sind und überhaupt keine feste Bahn bilden;
3. Stein-Chausseen, wenn der größte Teil des Weges von einer Station zur anderen mit zerschlagenen Steinen neu beschüttet ist, und wenn in tiefem Schnee erst Bahn gefahren werden muß;
4. Wege, welche nur teilweise chaussiert sind.

Reitende Kuriere durften ihre Pferde nicht mit mehr Sachen bepacken, als sie in den Satteltaschen mitführen konnten; außerdem konnte das Pferd des Postillons mit einem Mantelsack oder mit einem Felleisen beladen werden,

das höchstens 40 Pfd. wog. Größere Lasten mit sich zu führen war ihnen verboten, weil man die Erfahrung gemacht hatte, daß die Postpferde durch Aufladen schwerer Felleisen „krumm, untüchtig und öffters zu Boden geritten“ wurden.[1])

Es war wesentlich, mit welcher Bespannung Extrapostreisende oder Kuriere, bei denen die Ladungssätze um ein Dritteil niedriger waren, vom Anfangspunkte ihrer Reise abfuhren, da es bei allen Postverwaltungen Regel war, daß eine Extra- oder Kurierpost mit ebensovielen Pferden weitergebracht werden sollte, wie sie auf einer Station ankam. Nur wenn es feststand, daß auf der Poststraße eine Beförderung mit der reglementsmäßigen Pferdezahl aus irgend einem Grunde sich nicht ermöglichen ließ, war der Reisende verpflichtet, auf seine Kosten eine Mehrbespannung zu nehmen. Verlangte er aber, mit der reglementsmäßigen Bespannung fortgeschafft zu werden, so war der Posthalter für die sichere und prompte Beförderung nicht mehr verantwortlich, und der Reisende mußte, wenn sich unterwegs die Unmöglichkeit zur Weiterfahrt bestätigte, es sich gefallen lassen, daß der Postillon mit den Pferden zurückkehrte, um die erforderliche Mehrbespannung zu holen, die der Reisende dann vom Stationsorte ab zu bezahlen hatte. Die Posthalter waren verpflichtet, dem Reisenden auf sein Verlangen mehr Pferde, als vorgeschrieben waren, zu stellen; weniger, als das Reglement besagte, durften aber nur nach Vereinbarung zwischen dem Posthalter und dem Reisenden vorgespannt werden. Erfolgte eine solche Einigung, so war die folgende Station nicht daran gebunden.

d) Grundsätze der Gebührenerhebung.

Die Zahlungssätze bestanden in Fahrgeld, Postillonstrinkgeld, Wagengeld, Wagenmeistergebühr (auch Bestellgeld genannt) und Schmiergeld für das Schmieren der Wagen. Das Fahrgeld schwankte dauernd; es war abhängig von der Höhe der Futterpreise. So betrug z. B. bei den Taxis'schen

1) Archiv für Post und Telegraphie, Berlin, Jahrg. 1882, S. 527.

Posten das Fahrgeld 1804 = 1 fl., Anfang 1805 = 1 fl. 15 Kr., Ende 1805 = 1 fl. 30 Kr. für das Pferd und die Meile, und in Württemberg wurden erhoben 1840 = 1 fl. 24 Kr., 1845 = 1 fl. 36 Kr., 1847 = 1 fl. 40 Kr. und 1850 = 1 fl. 20 Kr. Das Postillonstrinkgeld richtete sich meist nach der Anzahl der Pferde (bei 6 und mehr Pferden begleiteten gewöhnlich 2 Postillone die Extrapost). Wollte man aber einigermaßen gut und schnell reisen, so tat man gut, dem Postillon außer dem festgesetzten Trinkgelde noch eine besondere Vergütung zu geben, da der abfahrende Postillon sich fast immer bei dem angekommenen nach dem Betrage des erhaltenen Trinkgeldes erkundigte und danach sich mit dem Fahren einrichtete. Für die Höhe der Wagengebühr war die Art des Wagens maßgebend. Selbst das Schmiergeld war bei einzelnen Verwaltungen nach der Art des benutzten Materials verschieden. Das Schmieren mit Wagenfett kostete in der Regel mehr als das mit Teer; auch zahlte der Reisende meist weniger, wenn er das Material selbst zugab. Einzelne Verwaltungen erhoben das Schmiergeld auch dann, wenn der Reisende überhaupt nicht schmieren ließ; jedoch durfte es in der Regel nur gefordert werden, wenn der Reisende mit einem eigenen Wagen fuhr. Kuriere, die nicht im Gefolge eines herrschaftlichen Wagens, sondern allein ritten, hatten die Gebühr für ihr eigenes Pferd und für das des sie begleitenden Postillons zu zahlen. Reisten mehr als vier Personen zu Pferde zusammen, so waren ihnen zwei Postillone mitzugeben. Die Gebühr für ein Kurierpferd belief sich gewöhnlich etwas höher als die für ein Extrapostpferd; die übrigen Gebühren waren die gleichen. Bei dem dauernden Wechsel, dem die Gebühren für die Kurier- und Extrapostbeförderung bei den einzelnen Verwaltungen unterworfen waren, muß davon abgesehen werden, ihre Entwickelung darzustellen und bis ins Einzelne zu verfolgen, da die vorhandenen Angaben viel zu unzureichend sind, um ein genaues Bild zu geben; es sind daher in der folgenden Übersicht die in den verschiedenen deutschen Ländern erhobenen Gebühren nur für ein Jahr einander gegenübergestellt worden.

Über-

über die im Jahre 1837 für die Kurier- und Extrapostbeförderung

Name des Landes	Gebühr für Kurierpferd für die Meile	Gebühr für Extrapostpferd für die Meile	Wagengebühr		
			Art des Wagens	Gebühr für	
Anhalt—Bernburg	12 g. Gr.	8—10 g. Gr.	jeder Wagen	Meile	4 g. Gr.
Anhalt—Cöthen	12 g. Gr.	8 g. Gr.	verdeckter offener	Meile „	6 g. Gr. 4 g. Gr.
Anhalt—Dessau	12 g. Gr.	9 g. Gr.	verdeckte u. offene Chaise	Meile	4 g. Gr.
Baden	1 fl. 25 Kr.	1 fl. 25 Kr.	verdeckte Chaise offene Chaise	1/2—3/4 Post 1 Post über 1 Post 1/2—3/4 Post 1 Post über 1 Post	40 Kr. 50 „ 60 „ 30 „ 36 „ 42 „
Bayern	1 fl. 45 Kr. und 40 Kr. Trinkgeld	1 fl. 15 Kr.	verdeckte Chaise offene Chaise 	1/2—3/4 Post 1—1 1/4 Post je 1/4 Post mehr 1/2—3/4 Post 1—1 1/4 Post 1 1/2 Post 1 3/4—2 Post	30 Kr. 48 „ 12 „ 20 „ 30 „ 40 „ 48 „
Braunschweig	12 g. Gr.	8 g. Gr.	verdeckter Wagen offner Wagen	Meile „	6 g. Gr. 4 g. Gr.
Bremen	42 Grot	30 Grot	Chaise Stuhlwagen	Station „	72 Grot 28 „

sicht

auf den deutschen Posten gezahlten Gebühren.

Postillonstrinkgeld			Schmiergeld		Wagenmeistergebühr für die Station
Anzahl der Pferde	Gebühr für		Art des Schmierens	für die Station	
—	Meile	3 g. Gr.	—	2 g. Gr.	2 g. Gr.
— —	Meile „	3 g. Gr. —	— —	2 g. Gr. —	2 g. Gr. —
—	Meile	3 g. Gr.	—	2 g. Gr.	2 g. Gr.
2 Pferde	1/2 Post	24 Kr.	wenn mit Fett geschm. wird	20 Kr.	—
	je 1/4 Post mehr	6 „	wenn mit gew. Schmiere	12 Kr.	—
3 Pferde	1/2 Post	30 „			
	3/4 Post	36 „	wenn Reisend. Mater. hergibt	8 Kr.	—
	1 Post	45 „			
	1 1/4 Post	54 „			
	1 1/2 Post	60 „			
	1 3/4 Post	69 „			
4 Pferde	1/2 Post	48 „			
	je 1/4 Post mehr	12 „			
6 Pferde	1/2 Post	72 „			
	je 1/4 Post mehr	12 „			
2 Pferde	Meile	20 Kr.	—	12 Kr.	—
bei mehr Pferden für jedes Pferd	„	5 „	wenn Reisender Material hergibt	8 „	—
bei 6 Pferden und 2 Postill.	„	40 „			
2 Pferde	Meile	4 g. Gr.	—	2 g. Gr.	2 g. Gr.
3 „	„	6 „			
4 „	„	6 „			
6 „ jedem Postill.	„	6 „			
2—4 Pferde	Meile	6 Grot	—	—	12 Grot
6 „	„	12 „	—	—	—

Name des Landes	Gebühr für Kurierpferd für die Meile	Gebühr für Extrapostpferd für die Meile	Wagengebühr: Art des Wagens	Wagengebühr: Gebühr für	Wagengebühr: Gebühr
Frankfurt am Main	52 1/2 Kr.	45 Kr.	ganz verdeckte Chaise	Station	60 Kr.
			halb verdeckte Chaise	„	40 „
Hannover	12 g. Gr.	9 g. Gr.	ganz verdeckte Chaise	Meile	8 g. Gr.
			halb verdeckte Chaise	„	6 „
			offene Chaise	„	4 „
Kurfürstentum Hessen	14 g. Gr.	10 g. Gr.	verdeckte Kalesche	Meile	4 g. Gr.
			offene Kalesche	„	3 „
Großherzogtum Hessen	52 1/2 Kr.	45 Kr.	ganz verdeckt.	Meile	30 Kr.
			halb „	„	24 „
			offener Wagen	„	18 „
Lippe-Detm. Preuß. Station. Thurn-u. Taxis-sche Stationen	wie in Westphalen				
Fürstl. Lippische Station Meinberg	wie im Kurfürstentum Hessen 14 g. Gr.	9 Gr.	bedeckt in Federn ruhend	Meile	6 g. Gr.
			bedeckt auf Achse ruhend	„	4 „
			unbedeckt	„	3 „
Lippe-Schaumburg	Preußische Station Bückeburg wie in Westphalen Taxis'sche „ „ wie im Kurfürstentum Hessen Hannöversche Station Hagenberg wie in Hannover				
Mecklenburg-Schwerin	24 Schill.	16 Schill.	bedeckter	Meile	16 Schill.
			offener Wagen	„	8 „
Mecklenburg-Strelitz	12 g. Gr.	8 g. Gr.	Chaise	Meile	6 g. Gr.
			Kalesche	„	4 „

Postillonstrinkgeld: Anzahl der Pferde	Postillonstrinkgeld: Gebühr für	Postillonstrinkgeld: Gebühr	Schmiergeld: Art des Schmierens	Schmiergeld: für die Station	Wagenmeistergebühr für die Station
2 Pferde	Meile	20 Kr.	—	18 Kr.	—
3 „	„	25 „			
4 „					
6 „	„	30 „			
u. 2 Postillone	„	50 „			
—	Meile	4 g. Gr.	—	4 g. Gr.	—
2 Pferde	Meile	4 g. Gr.	—	4 g. Gr.	„
3 „	„	5 „	Wenn d. Reisende Material hergibt		
4 „	„	6 „			
6 „	„	10 „		2 „	
2 Pferde	Meile	22 1/2 Kr.	—	12 Kr.	—
3 „	„	27 1/2 „			
4 „	„	32 1/2 „			
6 „	„	55 „			
2 Pferde	Meile	4 g. Gr.	—	4 g. Gr.	—
3 „	„	5 „	Wenn Reisender Material hergibt	3 „	—
4 „	„	6 „	Wenn er Stationswagen benutzt	2 „	—
2 Pferde	Station bis 3 Meilen	16 Schill.			
3 „		20 „			
4 „		24 „			
	Station über 3 Meilen	Hälfte mehr			
—	Meile	3 g. Gr.	—	—	bis 4 Pferde 8 g. Gr. je Pferd mehr 2 g. Gr.

Name des Landes	Gebühr für Kurierpferd für die Meile	Gebühr für Extrapostpferd für die Meile	Wagengebühr: Art des Wagens	Wagengebühr: Gebühr für	Wagengebühr: Gebühr
Hessen-Homburg und Nassau	45 Kr.	37½ Kr.	ganz bedeckte halb bedeckte Chaise	Meile „ „	30 Kr. 20 „
Oldenburg	36 Grot Cour.	27 Grot Cour.	verdeckter Wagen	Stat. bis 2 Meil. über 2 Meil.	40 Grot 54 „
Preußen (Westphalen, Rheinprovinz)	15 Sgr. (17½ Sgr.)	10 Sgr. (12½ Sgr.)	verdeckter offener Wagen	Meile „	7½ Sgr. 4 „
Sachsen	13 g. Gr.	9 g. Gr.	verdeckter offener Wagen	Meile „	4 g. Gr. 3 „
Sachs.-Weimar-Eisenach und Sachsen-Altenburg	14 g. Gr.	10 g. Gr.	bedeckter unbedeckter Wagen	Meile „	6 g. Gr. 4 „
Sachsen Cobrg.-Gotha und Sachsen Meiningen-Hildburghsn.	Herzogtum Gotha wie Sachsen Weimar-Eisenach 52½ Kr.	45 Kr.	bedeckter offener Wagen	Meile „	30 Kr. 20 „
Schwarzburg-Sondershaus.	In Sondershausen wie in Schwarzburg-Rudolstadt (Frankenhausen) In Arnstadt wie in Sachsen-Weimar-Eisenach				
Schwarzburg-Rudolstadt Frankenhausen	In Rudolstadt, Stadtilm und Leutenberg wie in Sachsen-Weimar- 15 Sgr.	10 Sgr.	verdeckter offener Wagen	Station „	15 Sgr. 10 „
Waldeck	wie in Preußen (Westphalen)				
Württemberg und Hohenzollern	60 Kr.	45 Kr.	—	Meile	15 Kr.

Postillonstrinkgeld: Anzahl der Pferde	Postillonstrinkgeld: Gebühr für	Postillonstrinkgeld: Gebühr	Schmiergeld: Art des Schmierens	Schmiergeld: für die Station	Wagenmeistergebühr für die Station
2 Pferde 3 „ 4 „ 6 „ und 2 Postillone	Meile „ „ „ „	20 Kr. 25 „ 30 „ 50 „	—	12 Kr.	—
—	Meile	12 Grot	—	—	4 Grot
2 Pferde 3—4 „	Meile „	5 Sgr. 7½ „	wenn mit Fett geschm. wird wenn mit Teer geschm. wird	3 Sgr. 2 „	4 Sgr. —
2 Pferde 3—4 „ 6 „	bis 1½ Meilen j. ½ Meil. mehr bis 1½ Meilen j. ½ Meil. mehr bis 1½ Meilen j. ½ Meil. mehr	8 g. Gr. 2 „ mehr 10 „ 2 „ mehr 18 „ 4 „ mehr	wenn geschm. wird wenn nicht geschm. wird	3 g. Gr. 2 „	— —
2—3 Pferde 4 „ 6 „	Meile „ „	4 g. Gr. 6 „ 10 „	— wenn der Reisende Material hergibt	4 g. Gr. 2 „	
2 Pferde 3 „ 4 „ 6 „	Meile „ „ „	20 Kr. 25 „ 30 „ 50 „	—	12 Kr.	
Eisenach —	Meile	5 Sgr.	—	2½ Sgr.	2½ Sgr.
2 Pferde 3 „ 4 „ 6 „	pro ½ Post je ¼ Post mehr pro ½ Post „ ¾ „ „ 1 „ je ¼ Post mehr f. jede ¼ Post „ „ „	20 Kr. 10 Kr. mehr 25 Kr. 38 „ 50 „ 12½ „ mehr 15 Kr. 20 „	—	12 Kr.	—

Die Tabellen mit den Gebührensätzen hingen gewöhnlich in den Posthäusern öffentlich aus, „damit niemand besorgen mußte, nach dem Wohlgefallen der Postbedienten übernommen zu werden". Dies scheint häufig der Fall gewesen zu sein, heißt es doch in einer Beschwerde der ostfriesischen Landstände aus dem Jahre 1749, daß die Postbedienten „sich zuweilen gar ein merkliches an ihren Forderungen abdingen lassen".[1])

Neben den oben genannten Gebühren hatten die Reisenden auch das Wege-, Brücken-, Torsperr- und Überfahrtgeld zu entrichten. Seit Beginn des 19. Jahrhunderts erhoben die Postmeister in Preußen diese Nebengebühren gleich bei der Abfahrt und händigten sie dem Postillone zur Zahlung ein, damit unterwegs keine Übervorteilung der Reisenden stattfinden konnte.

Die Gebühren hatte der Reisende von Station zu Station stets im voraus zu entrichten mit Ausnahme des Postillonstrinkgeldes, das erst nach zurückgelegter Fahrt unmittelbar dem Postillone zu geben war. Über den Betrag der Extrapostgelder und Nebenkosten erhielt der Reisende eine Quittung, die er zur Vermeidung von Weitläufigkeiten bei sich führen sollte. Seit 1848 stand es in Preußen dem Reisenden frei, das Postillonstrinkgeld zugleich mit den übrigen Gebühren voraus zu bezahlen oder es wie bisher nach zurückgelegter Fahrt unmittelbar dem Postillone zu übergeben. Schon im Jahre 1839 war, um den Wünschen der Reisenden zu entsprechen, für einige Routen die Einrichtung getroffen worden, daß sämtliche Gebühren mit Ausnahme des Postillonstrinkgeldes und des Schmiergeldes von der Postanstalt des Abgangsorts für alle Stationen des Kurses, soweit der Reisende solches wünschte, voraus erhoben werden konnten. Verließ der Reisende unterwegs die ursprünglich beabsichtigte Route oder blieb er auf einer Zwischenstation länger als 48 (seit 1840 länger als 72)

1) Archiv für Post und Telegraphie. Jahrg. 1909, S. 183.

Stunden, so erhielt er die zuviel gezahlten Gebühren nach Abzug von 10 Prozent (seit 1840 ohne jeden Abzug) zurück. Für die Besorgung der Kassen-, Buch- und Rechnungsführung über diese Extrapostgelder erhob die Verwaltung eine besondere Rechnungsgebühr nach folgenden Sätzen: bei einer Beförderung bis 10 Meilen 15 Sgr., über 10—20 Meilen 1 Thlr., über 20—30 Meilen 1 Thlr. 15 Sgr. und über 30 Meilen 2 Thlr. Jedoch bereits im Jahre 1840 änderte man sie wieder. Es waren seit dieser Zeit zu zahlen: bis einschließlich 20 Meilen 10 Sgr., über 20 bis einschließlich 40 Meilen 15 Sgr., über 40 bis einschließlich 60 Meilen 20 Sgr. und über 60 Meilen 1 Thlr. Eine Erstattung dieser Rechnungsgebühr fand nicht statt.

Seit den zwanziger Jahren des 19. Jahrhunderts konnten auch die Extrapostreisenden, die sich an ihrem Zielorte nicht über 6, in einigen Staaten nicht über 3 Stunden aufhielten, mit den auf der Heimreise benutzten Wagen und Pferden einer Station bis zu dieser zurückfahren. Hierfür hatten sie nur die Hälfte der Gebühren zu entrichten, wenn die Entfernung $1^1/_2$ Meilen und darüber betrug. Sonst wurden für die Hin- und Rückfahrt die Gebühren für zwei volle Meilen erhoben. Die Rückfahrt durfte aber erst nach Ablauf von soviel Stunden angetreten werden, wie die einfache Strecke Meilen hatte. Kurierreisende waren von dieser Vergünstigung ausgeschlossen.

Bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts hatten die Reisenden für die Beleuchtung der Wagen im Innern selbst zu sorgen, wollten sie nicht im Dunkeln sitzen. Erst im Jahre 1848 erhielten z. B. die Posthalter in Preußen die Verpflichtung, die Wagen der Reisenden gegen eine Gebühr von 2 Sgr. für zwei Laternen und für jede Stunde der Beförderungszeit zu erleuchten.

e) Verhalten der Reisenden bei der Abreise.

Der Reisende hatte sich vor dem Postamte in den Wagen einzusetzen, nur in Berlin und Breslau stand es ihm

frei, sich von seiner Wohnung oder einem Gasthofe abholen oder bei seiner Ankunft dorthin bringen zu lassen. „Da eine solche Bedienung aber öfters die Post-Pferde lange aufhielt", setzte man dafür eine Meile unter dem Namen einer „Königlichen Meile" oder „poste royale" besonders in Rechnung. Erst seit dem 1. Januar 1821 konnten die Reisenden auch in den übrigen Orten je nach ihrem Wunsche von dem Posthause, der Wohnung oder einem Gasthof ohne einen besonderen Gebührenaufschlag abfahren.

f) Beförderungszeit.

Die Extrapost sollte am Ausgangsorte des Reisenden innerhalb einer Stunde abgefertigt werden. Mußte der Reisende durch die Schuld des Posthalters oder seiner Leute über die zur Abreise bestimmte Zeit warten, so konnte er bei einzelnen Postverwaltungen für jede halbe Stunde einen bestimmten Betrag des Extrapostgeldes abziehen; andere Verwaltungen legten dem Posthalter dafür eine Strafe auf. Ließ jedoch der Reisende die eingespannten Postpferde über eine bestimmte Zeit (in Preußen über eine Stunde) warten, so hatte er von der nächsten Viertelstunde an für jedes Pferd und jede Stunde ein bestimmtes Wartegeld zu entrichten (in Preußen 2 g. Gr., später $2^1/_2$ Sgr.); benutzte er sie nicht und bestellte er sie vor der Anspannung ab, so durfte der Posthalter keine Entschädigung fordern, andernfalls nur den Betrag des Extrapostgeldes für eine Meile sowie das ganze Bestellgeld.

Bei der Beförderung der Extraposten hatte der Postillon in Preußen die Meile da, wo die Wege ziemlich gut waren, in 1 bis $1^1/_4$ Stunde zurückzulegen (Kuriere waren in einer Stunde zu befördern); auf schlechten Wegen wurde $^1/_4$ Stunde mehr gestattet. Für jede versäumte Viertelstunde sollte der Postillon mit einer Strafe von 6 g. Gr. belegt werden. Trotzdem beschwerten sich die Reisenden häufig über die langsame Beförderung und immer wieder mußte die Verwaltung den Postillonen die „prompteste Fortschaffung" der Reisenden einschärfen. Nach der Verbesserung der Wege und der Herstellung von Chausseen verminderte man die Zeiten. So regelt eine Verfügung vom Jahre 1829 die Beförderungszeit in folgender Weise:

a) Extraposten sind zu befördern: auf Chausseen in 45 Minuten, auf nicht chaussierten Wegen, bei finsteren Nächten sowie bei Stationen über 3 Meilen in 1 Stunde;

b) Kuriere sind zu befördern: auf Chausseen in 35 Minuten, auf nicht chaussierten und steilen Wegen in 45 Minuten, bei Stationen über 3 Meilen in 40-50 Minuten.

Diese Festsetzungen wurden noch verschiedentlich geändert; seit dem Jahre 1838 sind die in der nachstehenden Tabelle angegebenen Fristen bis in die neuere Zeit in Gültigkeit:

a) Extraposten.

Meilen	auf Chausseen				auf nicht chaussierten Wegen			
	Bei gewöhnlichem Wege		Bei sehr bergigem Wege oder in finsteren Nächten		Bei gewöhnlichem Wege		Bei sehr bergigem Wege oder in finsteren Nächten	
	Std.	Min.	Std.	Min.	Std.	Min.	Std.	Min.
$^1/_4$	—	10	—	12	—	15	—	18
$^1/_2$	—	20	—	23	—	30	—	35
$^3/_4$	—	30	—	34	—	45	—	53
1	—	40	—	45	1	—	1	10
$1\ ^1/_4$	—	50	—	57	1	15	1	28
$1\ ^1/_2$	1	—	1	8	1	30	1	45
$1\ ^3/_4$	1	10	1	19	1	45	2	3
2	1	20	1	30	2	—	2	20
$2\ ^1/_4$	1	32	1	43	2	18	2	40
$2\ ^1/_2$	1	43	1	55	2	35	3	—
$2\ ^3/_4$	1	54	2	8	2	53	3	20
3	2	5	2	20	3	10	3	40
$3\ ^1/_4$	2	20	2	38	3	30	4	5
$3\ ^1/_2$	2	35	2	55	3	50	4	30
$3\ ^3/_4$	2	50	3	13	4	10	4	55
4	3	5	3	30	4	30	5	20
Jede weitere $^1/_4$ Meile	—	15	—	18	—	20	—	25

b) Kuriere.

Meilen	auf Chausseen				auf nicht chaussierten Wegen			
	Bei gewöhnlichem Wege		Bei sehr bergigem Wege oder in finsteren Nächten		Bei gewöhnlichem Wege		Bei sehr bergigem Wege oder in finsteren Nächten	
	Std.	Min.	Std.	Min.	Std.	Min.	Std.	Min.
1/4	—	8	—	9	—	10	—	12
1/2	—	15	—	18	—	20	—	23
3/4	—	23	—	27	—	30	—	34
1	—	30	—	35	—	40	—	45
1 1/4	—	38	—	44	—	50	—	57
1 1/2	—	45	—	53	1	—	1	8
1 3/4	—	53	1	2	1	10	1	19
2	1	—	1	10	1	20	1	30
2 1/4	1	2	1	20	1	32	1	43
2 1/2	1	18	1	30	1	43	1	55
2 3/4	1	27	1	40	1	54	2	8
3	1	35	1	50	2	5	2	20
3 1/4	1	47	2	4	2	20	2	38
3 1/2	1	58	2	18	2	35	2	55
3 3/4	2	9	2	32	2	50	3	13
4	2	20	2	45	3	5	3	30
Jede weitere 1/4 Meile	—	12	—	14	—	15	—	18

Unterwegs durfte der Postillon ohne ausdrückliches Verlangen des Reisenden nicht anhalten. Nur dann konnte er zur Erholung der Pferde einmal rasten, wenn der zurückzulegende Weg über 3 Meilen lang war, jedoch nicht über eine Viertelstunde, die er durch schnelleres Fahren wieder einzuholen hatte. Wollte ein Reisender sich an einem zwischen zwei Stationen gelegenen Orte länger als 1/2 Stunde aufhalten, so hatte er dies vor der Abfahrt dem Postamte zu melden. Bei einem Aufenthalt über eine Stunde war er außerdem zur Zahlung eines Wartegeldes verpflichtet (in Preußen von der fünften Viertelstunde ab für jede Stunde 2 g. Gr., später 2 1/2 Sgr.); ein Aufenthalt über 24 Stunden war in der Regel unzulässig.

Jeder Reisende konnte sich in Preußen auf langen oder sonst beschwerlichen Wegen auf vorhergegangene schriftliche Bestellung Pferde und Wagen entgegensenden lassen, die möglichst auf der Hälfte des Weges aufzustellen waren. Für das Hinsenden der ledigen Pferde und Wagen brauchte er, wenn er mit solchen die Fahrt nach der Station, der die Pferde gehörten, zurücklegte, keine Vergütung zu zahlen. Ging aber die Fahrt nach irgend einem anderen Orte, gleichviel ob auf einer Postroute oder außerhalb derselben, so waren zu entrichten:

a) für das Hinsenden der ledigen Pferde und Wagen von der Station bis zum Orte der Abfahrt die Hälfte des reglementsmäßigen Extrapost-, Wagen- und Trinkgeldes nach der wirklichen Entfernung;

b) für die Beförderung des Reisenden der volle Betrag der Extrapostgebühren;

c) für das Zurückgehen der ledigen Pferde und Wagen bis zu der Station, zu der sie gehörten, die Hälfte des reglementsmäßigen Extrapost-, Wagen- und Trinkgeldes, und zwar nur für den Teil des Rückwegs, der übrig blieb, wenn die Entfernung abgerechnet wurde, auf der die Extrapostbeförderung stattgefunden hatte.

Ein besonderer Übelstand, der das Reisen sehr ververzögerte, lag in der Notwendigkeit, auf jeder Station die Pferde und bei Benutzung eines Stationswagens auch diesen zu wechseln. Erst seit dem Jahre 1837 trat in Preußen eine Besserung ein. Ein Reisender hatte es nämlich jetzt bei einer Reise mit eigenem Fuhrwerke nach einem Orte, der nicht über eine Meile hinter oder seitwärts einer Station lag, nicht mehr nötig, auf der letzten Station die Pferde zu wechseln; es mußten ihm vielmehr auf der vorletzten Station die Pferde gleich bis zum Bestimmungsorte gegen Entrichtung des tarifmäßigen Satzes gegeben werden. Im Jahre 1858 versuchte auch die preußische Verwaltung die Wagen auf der ganzen Tour durchgehen zu lassen; dieser

Versuch scheiterte aber an dem Widerstande der Posthalter, denen die Stationswagen gehörten. Wollte daher ein Reisender einen Stationswagen über die nächste Station hinaus benutzen, so konnte er die Befugnis hierzu nur durch ein Privatabkommen mit dem betreffenden Posthalter erlangen.

Die Abfertigung einer Extrapost sollte an den Zwischenstationen auf größeren Kursen innerhalb $^1/_4$ Stunde, auf kleineren innerhalb $^1/_2$ Stunde, die eines Kuriers, der reiten wollte oder einen eigenen Wagen hatte, innerhalb 10 Min. geschehen. Auf Stationen, wo nur selten Extraposten und Kuriere ankamen und wo zu deren Beförderung Postpferde nicht besonders gehalten werden konnten, mußten sich die Reisenden einen Aufenthalt bis zu einer Stunde gefallen lassen, wenn die Pferde nicht eher zu beschaffen waren. Zur Beschleunigung der Abfertigung war es zulässig, daß sich die Reisenden mittels Laufzettels Extrapost- oder Kurierpferde nebst Wagen vorausbestellten. In dem Laufzettel mußte der Ort, der Tag, die Stunde der Abfahrt, die Zahl der Pferde, die Reiseroute mit Benennung der Stationen angegeben und bemerkt werden, ob die Reise in eigenem Wagen erfolgte oder ob ein offener, ein halb- oder ganzverdeckter Wagen verlangt wurde, sowie ob und mit welchen Unterbrechungen die Reise stattfinden sollte. Für einen solchen Laufzettel, dessen Abfassung Sache des Reisenden war, gab es bis zum Jahre 1867 eine Gebühr, die anfangs gleich der gewöhnlichen Briefgebühr war und später bei Reisen bis 10 Meilen 5 Sgr., bei solchen über 10 Meilen 10 Sgr. betrug. Die Wirkung der Pferde- und Wagenbestellung beschränkte sich auf 24 Stunden, für die der Reisende auch bei gänzlich unterbliebener Benutzung der Pferde und Wagen ein Wartegeld zu zahlen hatte. Traf nämlich ein Reisender über zwei, seit den dreißiger Jahren des 19. Jahrhunderts über 4 Stunden später ein, als der Laufzettel besagte, so hatte er von der neunten oder siebzehnten Stunde ab ein Wartegeld von 2 g. Gr. oder $2^1/_2$ Sgr.

für jede Stunde und jedes Pferd zu zahlen. Dafür konnte er aber auch verlangen, daß die Pferde „abgefüttert und angeschirrt“ dastanden. Die Abfertigung mußte dann auch in 10, bei Kurieren in 5 Minuten erfolgen. Bei der Gestellung eines Stationswagens kam noch soviel Zeit hinzu, wie für das ordnungsmäßige Aufladen und Befestigen des Gepäcks erforderlich war.

Nach all dem war das Reisen mit der Extrapost — namentlich, wenn man besonders schnell fahren wollte — sehr teuer. Aus Sparsamkeitsrücksichten sahen die Reisenden darauf, daß alle Plätze besetzt wurden. Wir finden daher in den Lokalblättern allenthalben die Aufforderung zur Teilnahme an einer solchen Extrapostfahrt. Alle diejenigen aber, die die hohen Gebühren nicht erschwingen und mit den ordinären Posten aus irgend welchen Gründen nicht reisen konnten oder wollten, waren auf die Lohnfuhrwerke und Mietkutschen angewiesen.

V. Privatfuhrwerke als Konkurrenzunternehmungen.

Das Reisen mit den Lohnfuhrwerken und Mietkutschen gehörte keineswegs zu den Annehmlichkeiten. Als die Taxis'sche und die landesherrlichen Postverwaltungen dazu übergingen, auch die Personenbeförderung mittels Fuhrwerks aufzunehmen, suchten sie den privaten Fuhrbetrieb möglichst von jeder Mitbewerbung auszuschließen. So verbietet ein kaiserliches Patent vom Jahre 1687 den „Lohnrößlern“ Personen weiterzuführen, die mit der Post angekommen waren und sich nicht wenigstens drei Tage im Orte aufgehalten hatten. Auch sollte keinem Bürger oder Untertan, „der nicht von alters her Pferde zu eigenem Gebrauch nötig hatte, Pferde zu halten vergönnt“ sein.

In Kur-Brandenburg stand, wie früher erwähnt, das Fuhrmannsgewerbe seit dem Jahre 1698 unter Aufsicht des Staates. Es ersetzte hier das Extrapostwesen, bis in den

Jahren 1710—1712 eine Trennung zwischen Extrapost und Lohnfuhren eintrat und für das Fahren mit Fuhrmannspferden besondere Reglements erlassen wurden, die für die einzelnen Gegenden verschieden waren. Daneben bestanden auch auf verschiedenen Kursen, die zum größten Teile von Halle a. d. Saale ausgingen, konzessionierte Landkutschen, die allerdings bis auf zwei bereits in den zwanziger und dreißiger Jahren des 18. Jahrhunderts eingingen. Die letzten beiden, diejenigen von Halle nach Berlin und Magdeburg, verschwanden im Jahre 1768.

Am 10. August 1766 erließ die Preußische Postverwaltung ein einheitliches Reglement, nach dem sich die Landkutscher sowohl als andere Fuhrleute zu richten hatten. Nach diesem war jeder Fuhrmann, der Personen für „Lohn oder Vergeltung" befördern wollte, verpflichtet, diese Fuhre, wenn sie über eine Meile ging, vor der Abfahrt dem am Orte befindlichen Postamt anzuzeigen und sich zu seiner Legitimation einen Fuhrzettel in doppelter Ausfertigung verabreichen zu lassen. Den Postmeistern war verboten, an Tagen, an denen eine ordinäre Post abging, einen Fuhrzettel abzufertigen, es sei denn, daß die Post voll besetzt oder bereits abgefahren war. Die eine Ausfertigung hatte der Fuhrmann an dem Tore, durch das er aus dem Orte fuhr, dem Torschreiber zu übergeben, die andere, die der Tor- oder Accisebeamte mit dem Vermerk „auspassiert" versah, mußte er als Legitimation bei sich behalten und bei der Ankunft am Bestimmungsort dem Postamt abliefern. Der Zettel enthielt folgende Angaben:

1. die Anzahl der zu befördernden Personen,
2. den Namen des Bestimmungsorts,
3. die Zahl der Meilen und der Tage, die zur Reise nötig waren,
4. die Höhe der für den Fuhrschein entrichteten Gebühr.

Jeder Fuhrmann hatte nämlich einen Betrag von 2 Groschen für jede Person und Meile an die Postkasse abzuführen. Befreit waren nur Personen, die mit eigenen Pferden fuhren, und Spazierfahrten, die nicht über eine Meile

aus dem Stadtkreise gingen. Ebenso erhielten den Fuhrschein frei die Marktfuhren der kleinen Kaufleute, Krämer und Handwerker, die neben ihren Waren noch einen Gesellen oder Jungen bei sich führten. Dieser Fuhrabtrag galt nicht als Entschädigung oder als Ersatz für die den Posten entzogenen Einnahmen, sondern war eine Abgabe für die dem Lohnfuhrmanne zugestandene Befugnis, Personen für Lohn von einem Orte zum andern befördern zu können. Diese für das Lohnfuhrgewerbe sehr drückende Abgabe kam im Jahre 1808 in Wegfall; jedoch seit dem 1. Januar 1824 erhob die Verwaltung von neuem eine Abgabe, und zwar 1 Sgr. für Pferd und Meile von jeder sich auf mehr als 2 Meilen erstreckenden Personenfuhre von Orten oder über Orte mit Postanstalten. Erst vom Jahre 1842 ab fiel die Lohnfuhrabgabe gänzlich fort.

Ferner bestand das Verbot, daß die Fuhrleute an bestimmten Tagen der Woche oder des Monats abfuhren, regelmäßige Abgangs- und Ankunftszeiten hielten, öffentliche Bekanntmachungen dieserhalb erließen oder den Postkaleschen ähnliche Wagen gebrauchten. Auf das strengste war ihnen die Führung oder der Gebrauch des Posthorns untersagt; sie mußten die ganze Fahrt mit einerlei Pferden zurücklegen, durften also weder die Pferde unterwegs wechseln noch die Personenfuhre einem anderen Fuhrmanne zur Weiterbeförderung zubringen. Damit sie von den Landreutern, Post-Visitatoren usw. überwacht werden konnten, hatten sie stets auf der Poststraße zu bleiben.

Eine Weiterbeförderung von Reisenden, die mit den ordinären oder mit Extrapost angekommen waren, mit Lohnpferden konnte erst erfolgen, wenn die Reisenden sich 72, seit 1820 48 Stunden im Orte aufgehalten hatten. Für Berlin war die Weiterbeförderung der mit der Post oder mit eigenen Pferden eingetroffenen Fremden mit Lohnfuhrwerk überhaupt untersagt.

Kein Fuhrmann durfte eine Personenfuhre übernehmen, wenn ihm bekannt war, daß der Bestimmungsort des Reisenden weiter lag, als der Ort, bis zu welchem mit ihm die Fahrt

verdungen war, es sei denn, daß er sich versichert hatte, daß der Reisende von jenem Orte mit Extrapost oder mit einer unentgeltlichen Fuhre von Bekannten oder Freunden weiter befördert wurde. Es lag ihm daher die Pflicht ob, in den Städten und überhaupt da, wo Poststationen vorhanden waren, zu prüfen, ob er die angetragene Personenfuhre übernehmen konnte.

Auch in fast allen übrigen deutschen Staaten, in denen Landesposten bestanden, hatten die Lohnkutscher eine Abgabe zu zahlen und durften die Reisen weder an bestimmten Tagen der Woche oder des Monats, noch mit gewechselten Pferden verrichten. Von diesem Verbote konnten in Sachsen die im Jnlande wohnenden Lohnkutscher seit dem Jahre 1839 auf Ansuchen und gegen Entrichtung einer bestimmten Konzessionsgebühr befreit werden; überhaupt fielen jene einschränkenden Bestimmungen in den einzelnen Staaten in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts mehr und mehr fort.

In Preußen stand dagegen noch nach dem Postgesetze von 5. Juni 1852 die Befugnis, Personen gegen Bezahlung mit unterwegs gewechselten Transportmitteln oder zwischen bestimmten Orten mit regelmäßig festgetzter Abgangs- und Ankunftszeit zu befördern, ausschließlich dem Staate zu. Seit 1854 hatte jeder jedoch die Berechtigung, auf Landstraßen zur Beförderung von Personen zwischen bestimmten Orten Transportanstalten mit regelmäßiger Abgangs- und Ankunftszeit anzulegen, sofern ein Wechsel der Transportmittel nicht stattfand und das von den Reisenden, denen 30 Pfund Freigepäck zu gewähren war, zu erlegende Personengeld den Satz von $2^1/_2$ Sgr. für die Meile nicht überstieg. Die Unternehmer waren zudem verpflichtet, Briefe und Zeitungen unentgeltlich und die zur Begleitung dieser Gegenstände etwa nötigen Postbeamten gegen Bezahlung des gewöhnlichen Personengeldes mitzunehmen. Später erhielten die Oberpostdirektionen die Ermächtigung, auch solche Fuhrunternehmungen, bei denen das Personengeld über $2^1/_2$ Sgr. betrug, zu genehmigen, bis endlich nach einer

Verfügung vom 13. November 1859 die Höhe des Fahrgeldes überhaupt nicht mehr für die Genehmigungserteilung ausschlaggebend war. Das Postgesetz für den Norddeutschen Bund vom 2. November 1867 ließ die gewerbsmäßige Personenbeförderung frei; nur unter gewissen Umständen bedurfte sie noch der Genehmigung der Postverwaltung. Erst durch das Postgesetz vom 28. Oktober 1871 wurden die letzten Beschränkungen der Personenbeförderung durch Lohnfuhrwerke vollständig beseitigt.

Daß bei einer solchen Bevormundung die Fahrt mit den Lohnfuhrleuten äußerst langsam vor sich ging, darf nicht verwundern, werden doch in dem Reglement vom Jahre 1766 auf den Tag drei Meilen gerechnet. Und wie umständlich das Reisen mittels der Privatfuhrwerke gewesen ist, erfährt man aus verschiedenen Reisebeschreibungen und Privataufzeichnungen.[1])

Trotzdem machten die Lohnkutscher den Posten erfolgreiche Konkurrenz. Davon gibt ein Bericht des Postmeisters in Glogau aus dem Jahre 1746 eine recht drastische Schilderung in folgender Weise: „Diese Fuhrleute tun den Königlichen Posten den meisten Schaden, denn will Jemand

1) So schreibt Philippsohn (F. C., Handel und Verkehr im 19. Jahrhundert, Berlin 1899, S. 8): „Ich sehe die unbeholfene Maschine, der Volkswitz nannte sie „der Affenkasten", welche die Menschenfracht schleppte, noch heute vor mir: ein langer Käfig mit engen Quersitzen barg an 20 Personen, deren Kniee fortwährend mit einander in Konflikt gerieten. Hinten war die große Schoßkelle für die kleine Bagage, vorn eine Art von Koupee, der Ehrenplatz bevorzugter Gäste; über dem Wagen ein Verdeck mit den verschiedenartigsten, teilweise seltensten Gegenständen als Wiegen, allerlei Möbeln, Hühner- und Gänsekasten belastet. Um 6 Uhr morgens ging die Fahrt los. Gleich hinter Magdeburg hielt man beim ersten Dorfe, und weiter und weiter bei jedem Kruge auf der endlosen, mit langweiligen, schattenlosen Pappeln bepflanzten Landstraße, bis endlich um 7 Uhr abends das Nachtquartier in Brandenburg erreicht war. Am folgenden Morgen um 6 Uhr ging die Tretmühle aufs neue in gleichem Takte weiter, bis wiederum um 7 Uhr abends der „goldene Adler" in der Spandauer Straße, als ersehntes Ziel die Reisenden von ihren Strapazen erlöste."

Extra-Post nehmen, hat aber einen schweren Wagen, welchen man nicht unter 3 oder 4 Pferden fortbringen kann, der Passagier praetentirt aber nur 2 oder 3 Pferde und man will ihm solche nicht geben, heißt es gleich, ich nehme verdungene Fuhre, und diese Kerl fahren alsdann gleich, nehmen etwas weniger an Geld und geben so viele Pferde als der Passagier verlanget, man ist also auf diese Weise allemahl geschohren und man wird genöthigt werden, die eigenen Pferde gantz und gar abzuschaffen."

B. Die neuzeitlichen Verhältnisse.

I. Umgestaltung durch die Eisenbahnen.

Kaum war es, wie aus dem vorhergehenden Abschnitte ersichtlich, den deutschen Postverwaltungen in den dreißiger Jahren des 19. Jahrhunderts durch Vermehrung der Kurse, durch Beschleunigung in der Beförderung, durch Einführung bequemer Wagen gelungen, den Anforderungen des reisenden Publikums gerecht zu werden, da trat die größte Umwälzung ein, die sich im Verkehrswesen vollzogen hat, nämlich das Aufkommen der Eisenbahnen.

Als dasjenige Jahr, in dem die Entwickelung des deutschen Eisenbahnwesens einsetzte, muß das Jahr 1835 angesehen werden, in welchem zwischen Nürnberg und Fürth die erste deutsche, durch Lokomotiven betriebene Eisenbahn eröffnet wurde. In dem gleichen Jahre gelang es Friedrich List, der die Vorteile der Eisenbahnen in Amerika kennen gelernt hatte und sich daher nach seiner Rückkehr nach Deutschland mit seiner ganzen Kraft für ein deutsches Eisenbahnsystem einsetzte, eine Aktiengesellschaft zum Bau einer Bahn von Leipzig nach Dresden zu gründen, deren Bedeutung er bereits 1833 in seiner Schrift:

„Über ein sächsisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems, insbesondere über die Anlage einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden" hervorgehoben hatte. Die Eröffnung der Bahn fand im Jahre 1839 statt. In unermüdlicher Arbeit suchte List seinen Gedanken, die Herstellung eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems, zu verwirklichen. An den verschiedensten Orten bildeten sich Gesellschaften zur Gründung von Eisenbahnunternehmungen. Allein die politische Zersplitterung Deutschlands ließ ein einheitliches Vorgehen der einzelnen Staaten nicht aufkommen.

In Preußen herrschte in Regierungskreisen ein Mißtrauen gegen die Eisenbahnen, insbesondere hinsichtlich ihrer Rentabilität. Der Staat versagte daher den Unternehmungen seine Unterstützung. Das Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 überließ die Ausführung von Eisenbahnen ausschließlich Privatgesellschaften und regelte nur die Konzessionierung, den Bau, den Betrieb, ihr Verhältnis zur Post usw. Bis zum Jahre 1842 wurden dann auch die Berlin-Potsdamer, die Düsseldorf-Elberfelder, die Berlin-Anhalter, die Magdeburg-Leipziger und die Rheinische Bahn von Aktiengesellschaften gebaut. Allein die Erwartungen auf günstige Erträge gingen nicht in Erfüllung. Die Menschen jener Tage konnten sich nur allmählich an dieses „Machwerk des Teufels" gewöhnen; allerorts begegnete man ihm mit Abneigung oder doch vorsichtiger Zurückhaltung, die zu einem guten Teile in der Scheu vor dem Geheimnisvollen der gewaltigen Naturkraft wurzelte. Das Privatkapital zeigte sich daher zurückhaltender. Inzwischen hatte man in Regierungskreisen die Vorteile, welche die Eisenbahnen für die Volkswirtschaft brachten, erkannt und die Regierung lieh nun den Unternehmungen ihre Unterstützung, namentlich als Friedrich Wilhelm IV., der schon als Kronprinz die Gesellschaften gefördert hatte, die Regierung antrat. Mit staatlicher Unterstützung kamen nun in den Jahren 1842 bis 1847 einige Linien zustande.

Auch in den übrigen deutschen Staaten hatte man mit dem Bau von Eisenbahnen begonnen. Braunschweig übergab im Jahre 1838 die Bahnstrecke Braunschweig-Wolfenbüttel dem Verkehr, im gleichen Jahre begann Baden mit der Herstellung von Eisenbahnen, 1839 folgte Bayern, 1841 Hannover, 1843 Württemberg.

Allmählich faßte auch das Publikum mehr Zutrauen zu den Eisenbahnen und lernte die Vorzüge, welche die Eisenbahnen vor den bisherigen Beförderungsmitteln hatten, mehr und mehr schätzen. Zwei Faktoren waren es vornehmlich, welche die Überlegenheit des neuen Verkehrsmittels bedingten. Die Ersetzung der lebendigen Kraft durch die um vieles leistungsfähigere des Dampfes und die beträchtliche Verminderung des Reibungswiderstandes. Sie gestatteten eine viel größere Geschwindigkeit, Pünktlichkeit und Wohlfeilheit, als sie mit den Posten oder den anderen bisherigen Beförderungsmitteln erreicht werden konnten. Wie sehr die Eisenbahnen, die anfangs ungefähr 30 Kilometer in der Stunde zurücklegten, das Reisen beschleunigt und verbilligt haben, mögen folgende Tabellen zeigen, in denen für einzelne Kurse die Beförderungsdauer und die Reisekosten für die Jahre 1802, 1841, 1851 und 1912 gegenübergestellt worden sind:

Für die Beförderung auf der Strecke	waren erforderlich im Jahre			
	1802 mit der gewöhnlichen Post	1841 mit der Schnellpost	1851 mit der Eisenbahn	1912 mit dem D-Zuge
	Stunden			
Berlin—Hamburg	85—91	31 1/2	8	3 1/2
Berlin—Breslau	94—96	32	11	5 1/2
Berlin—Dresden	46—48	17	5 1/2	3
Berlin—Leipzig	40—42	17 1/4	7	2 1/4
Berlin—Halle	36	8	6 3/4	2
Halle — Magdeburg	25	6	2 1/2	1 1/2
Halle—Leipzig	6—7	2 1/2	1	1/2

Für die Beförderung auf der Strecke	wurden erhoben im Jahre				
	1802	1841		1851	1912
	auf der gewöhnlichen Post	auf der Schnellpost	auf der Personenpost	auf der Eisenbahn II. Klasse	mit dem D-Zug II. Klasse
Berlin—Hamburg	9 Thlr. 9 Gr. (rd. 28 M)	14 Thlr. 15 Sgr. (rd. 44 M)	7 Thlr. 28 1/2 Sgr. (rd. 24 1/2 M)	5 Thlr. 20 Sgr. (rd. 17 1/2 M)	15,90 M
Berlin—Breslau	11 Thlr. 4 1/2 Gr. (rd. 33 1/2 M)	11 Thlr. 18 Sgr. (rd. 35 M)	8 Thlr. 21 Sgr. (rd. 26 1/2 M)	7 Thlr. 5 Sgr. (rd. 21 1/2 M)	17,70 M
Berlin—Dresden	5 Thlr. 9 Gr. (rd. 16 M)	8 Thlr. 8 Sgr. (rd. 16 M)	5 Thlr 6 1/4 Sgr. (rd. 15 3/4 M)	3 Thlr. 20 Sgr. (rd. 11 1/2 M)	10,50 M
Berlin—Leipzig	5 Thlr. 9 Gr. (rd. 16 M)	7 Thlr. 1 3/4 Sgr. (rd. 21 M)	4 Thlr. 18 Sgr. (rd. 14 M)	4 Thlr. (rd. 12 M)	9,90 M
Berlin—Halle	5 Thlr. 21 Gr. (rd. 17 M)	6 Thlr. 22 1/2 Sgr. (rd. 21 M)	4 Thlr. 15 Sgr. (rd. 14 M)	3 Thlr. 19 Sgr. (rd. 11 1/4 M)	13,20 M
Halle — Magdeburg	3 Thlr. 15 Gr. (rd. 11 M)	2 Thlr. 28 Sgr. (rd. 9 1/2 M)	2 Thlr. 6 Sgr. (rd. 7 M)	1 Thlr. 16 Sgr. (rd. 4 M)	5,20 M
Halle — Leipzig	1 Thlr. 6 Gr. (rd. 3 3/4 M)	1 Thlr. 15 Sgr. (rd. 5 M)	1 Thlr. (rd. 3 M)	18 Sgr. (rd. 2 1/4 M)	2,40 M

Immer mehr zogen die Eisenbahnen den Personenverkehr an sich, und es entstand ein immer größeres Verlangen nach diesem so schnellen und billigen Beförderungsmittel. Auf allen größeren Verkehrsstraßen, auf denen die Schnellposten und die Personenposten bisher die regelmäßige Beförderung von Personen vermittelt hatten, wurden Schienenwege hergestellt; zahlreiche Zweig- und Nebenbahnen verbanden die durchgehenden Linien zu einem Netze. Die Entwickelung, die das deutsche Bahnnetz bis zum Jahre 1880, in dem das Hauptbahnnetz in Deutschland vollendet war, genommen hat, zeigt folgende Tabelle:

1835	6,0 km;	1860	11 632,7 km;
1840	548,9 „ ;	1865	14 687,0 „ ;
1845	2 304,0 „ ;	1870	19 575,0 „ ;
1850	6 044,3 „ ;	1875	27 931,1 „ ;
1855	8 287,2 „ ;	1880	33 711,1 „ ;

Es liegt in der Natur der Sache, daß dieser Steigerung eine Verdrängung der Postlinien entsprach; ein Postkurs nach dem andern mußte aufgegeben werden, die Schnellposten verschwanden von der Landstraße und die Personenposten wurden mehr und mehr auf die Seitenkurse verwiesen.

Allerdings trat in den ersten Jahren nach dem Entstehen der Bahnen infolge des Aufschwungs, den das Wirtschaftsleben um jene Zeit nahm, und des dadurch bedingten stärkeren Bedürfnisses zum Reisen eine Steigerung in der Benutzung der Posten ein. (Es wurden in Preußen befördert im Jahre: 1831: 377 926; 1835: 548 934; 1840: 1 553 868; 1845: 2 396 335; 1855: 3 014 887; 1860: 3 044 761 und 1864: 3 592 996 Personen.) Je mehr sich aber das Eisenbahnnetz verdichtete, umsomehr trat die Post bei der Beförderung von Personen zurück und verlor, wie die folgende Übersicht zeigt, als Personenbeförderungsmittel mehr und mehr an Bedeutung.

Übersicht über die im Reichs-Postgebiet in den einzelnen Jahren vorhanden gewesenen Postkurse und über den Reiseverkehr.

Jahr	Zahl der Personenpostkurse	Gesamtkurslänge km	Es wurden befördert: Extraposten	Es wurden befördert: Kuriere	Zahl der beförderten Personen	Aufgekommenes Personengeld, Überfrachtporto usw. M	Ein jeder Reisende hat bezahlt: M	Pf.
1873	1707	39 555	—	—	5 702 073	7 510 326	1	62
1875	1551	34 389	—	—	4 455 922	7 020 278	1	58
1880	1258	25 682	8050	19	2 544 016	3 546 601	1	39
1885	1124	21 162	2996	6	2 271 917[1])	2 614 313[2])	1	15
1890	898	16 144	1280	2	1 903 212[1])	1 894 633[2])	1	—
1895	728	13 209	390	—	1 767 800[1])	1 688 452[2])	—	92
1900	510	8 524	125	—	1 394 482[1])	1 141 171[2])	—	82
1905	356	5 575	73	—	1 076 038[1])	894 583[2])	—	75
1908	296	4 459	30	—	1 199 736[1])	789 645[2])	—	66
1910	239	3 508	4	—	1 037 463[1])	665 968[2])	—	64

1) einschließlich der mit den fahrenden Landbriefträgerposten beförderten Personen.

2) einschließlich der Gebühren für die Benutzung der fahrenden Landbriefträgerposten.

Eine Beförderung mit Kurierpferden, wie sie in den Anfängen der modernen Post und bis weit ins 18. Jahrhundert hinein die Regel des vornehmeren Reisenden bildete, kommt seit dem Jahre 1891 in Deutschland nicht mehr vor. Ebenso ist das Extrapostwesen im Absterben begriffen. In Bayern sind diejenigen Posthalter zur Stellung von Extraposten verpflichtet, denen es ihr für die gewöhnlichen Verhältnisse zu haltender Pferdestand möglich macht, aber auch nur in den Zeiten, wo die vorhandenen Pferde nicht gleichzeitig zu den ordentlichen Postdiensten nötig sind. Die württembergische Postverwaltung befaßt sich mit der Stellung von Extraposten überhaupt nicht mehr und im Reichs-Postgebiete, d. h. in dem Deutschen Reiche außer Bayern und Württemberg bestehen zur Zeit nur noch in Eberswalde und Prenzlau Extrapoststationen.

Viel zum Sinken der Bedeutung der Post als Personenbeförderungsmittel haben auch die zahlreichen Privatpersonenfuhrwerke, die seit den vierziger Jahren ins Leben traten, namentlich nachdem durch die Postgesetzgebung vom 2. November 1867 die früheren Beschränkungen der Personenbeförderung mittels Privatfuhrwerke in Wegfall gekommen waren.

In der Schweiz, wo nach Artikel 4 des Bundesgesetzes, betreffend das schweizerische Postwesen vom 5. April 1910 die Post das ausschließliche Recht der regelmäßigen und periodischen Beförderung von Personen mit Einschluß der Beförderung durch Extraposten besitzt und das Regal sich nur nicht auf die Beförderung von Personen mittels der Bundesbahnen oder konzessionierter Verkehrsanstalten erstreckt, steigt dagegen die Zahl der Postkurse und der mit den ordentlichen Posten beförderten Personen von Jahr zu Jahr (s. hierzu umstehende Übersicht). Aber auch hier läßt sich der Einfluß der Eisenbahnen daran erkennen, daß die Höhe des Personengeldes usw. und der von den einzelnen Reisenden erhobene Durchschnittsbetrag gesunken ist, daß also die Post auch hier immer mehr auf kleinere Seitenkurse gedrängt wird.

Zur regelmäßigen Postbeförderung von Reisenden dienen heute im Deutschen Reiche hauptsächlich die Personenposten,

zu denen auch die sogenannten Bahnhofsfahrten zu rechnen sind. Überall dort nämlich, wo wegen des Umfangs des Päckereiverkehrs und der Entfernung oder Schwierigkeit des Weges die Postsendungen zwischen der Orts-Postanstalt und dem Bahnhofe nicht mittels Handwagen befördert werden können, werden hierzu Fuhrwerke verwendet. Mit diesen findet u. U. auch eine Personenbeförderung statt. Ferner ist es den Posthaltern erlaubt, für eigene Rechnung Reisende auf dem Bockplatze neben dem Postillon bei Güter- und Kariolposten zu befördern und endlich besteht seit April 1881 im Reichs-Postgebiet die Einrichtung, daß es den mit Fuhrwerk ausgerüsteten Landbriefträgern überlassen ist, Personen auf dem Bocksitze mitzunehmen. Auch in Bayern und Württemberg findet bei den Postboten- und Landpostbotenfahrten eine beschränkte Personenbeförderung statt.

Übersicht über die in der Schweiz in den einzelnen Jahren vorhanden gewesenen Postkurse und über den Reiseverkehr.

Jahr	Zahl der Postkurse für Rechnung der Postverwaltung	Zahl der Extraposten	Zahl der mit regulären Kursen beförderten Personen	Aufgekommenes Personengeld usw. Fr.	Ct.	Durchschnittsbetrag für den Reisenden Ct.
1860	246	—	727 441	1 979 640	26	274,14
1865	321	—	852 512	2 085 714	46	245,85
1870	416	—	1 118 291	2 139 440	35	191,31
1875	493	—	1 441 298	3 777 759	48	262,11
1880	394	—	831 839	2 659 315	62	319,69
1885	413	4094	754 365	1 903 981	33	252,40
1890	442	6012	763 177	1 748 276	21	229,07
1895	494	7558	1 108 042 *)	2 023 066	23	182,58
1900	579	8091	1 447 891 *)	2 417 801	86	166,98
1901	607	9281	1 545 150 *)	2 560 703	43	165,72
1902	618	9496	1 594 331 *)	2 616 032	13	164,08
1903	628	5863	1 570 656 *)	2 278 228	32	145,04
1904	642	5032	1 555 474 *)	2 181 583	96	140,25
1905	652	5165	1 617 930 *)	2 276 703	92	140,71
1906	665	5069	1 679 470 *)	2 259 448	25	134,53
1907	685	4395	1 745 704 *)	2 297 749	64	131,62
1908	698	3727	1 761 680 *)	2 317 098	48	131,52
1909	713	4018	1 781 231 *)	2 251 052	49	126,26
1910	706	3891	1 862 014 *)	2 285 058	15	122,72
1911	720	4825	1 877 497 *)	2 415 988	52	123,35

*) einschl. der mit den subventionierten Kursen beförderten Reisenden.

II. Beförderungsmittel.

Der Bau der Personenpostwagen hat, wie bereits erwähnt, seit den fünfziger Jahren nur wenig Neuerungen aufzuweisen. Sie werden jetzt in der Regel nur mit 2 Pferden bespannt, die mindestens 157 cm groß, wenigstens 4 Jahre alt, kräftig, gesund und wohlgenährt sein müssen.

Seit dem Jahre 1906 bedienen sich die deutschen Postverwaltungen auch eigener Kraftomnibusse zur Personenbeförderung.

In den letzten Jahrzehnten hat die Reichspostverwaltung ihre Fürsorge auch darauf gerichtet, daß die Privatpersonenfuhrwerke, die zur Beförderung der Postsendungen gegen Vergütungen aus der Postkasse benutzt werden, nach ihrer inneren und äußeren Einrichtung und Ausstattung den Anforderungen des Anstandes und der Bequemlichkeit der Reisenden entsprechen. In dem mit dem Unternehmer abgeschlossenen Vertrage wird dieser inbezug auf die Personenbeförderung verpflichtet, die Sitzbänke hinreichend groß zu bemessen und durch Nummern zu kennzeichnen und keine größere Zahl von Reisenden mit dem Wagen zu befördern, als nach den Platznummern Sitzplätze vorhanden sind. Außerdem hat er die ihm vorgeschriebenen Abfahrts- und Ankunftszeiten genau innezuhalten. Auf alle diese Punkte erstreckt sich auch die Beaufsichtigung des Unternehmers durch die Postbehörde.

III. Bestimmungen für die Benutzung der Posten zum Reisen.

1. Ordentliche Posten.

Während die äußere Gestalt des Postkurswesens unter dem Einfluße der neuen Verkehrsentwickelung die mannigfachsten Umwälzungen erfahren hat, sind die Bestimmungen über die Benutzung der Posten zum Reisen seit den fünfziger Jahren nur wenig geändert worden. Es gelten z. Zt. folgende Bestimmungen:

Die Meldung zur Reise mit den ordentlichen Posten, zu denen die Landbriefträger-, Postboten- und Landpostbotenfahrten nicht gehören, kann bei den Postanstalten oder bei den unterwegs belegenen Haltestellen stattfinden, und zwar frühestens am Werktage (in Bayern 8 Tage) vor der Abreise und spätestens bei Schluß der Post für die Personenbeförderung. Dieser tritt ein, wenn im Hauptwagen oder in den bereits gestellten Beiwagen noch Plätze offen sind, fünf Minuten, andernfalls fünfzehn Minuten vor der festgesetzten Abgangszeit der Post; in Bayern hat die Meldung spätestens eine Viertelstunde vor Abgang des Postwagens zu erfolgen. Die Meldung muß innerhalb der für den Verkehr mit dem Publikum bestimmten Dienststunden geschehen, sie darf aber noch unmittelbar bis zum Abgange der Post stattfinden, sofern dadurch die pünktliche Abfahrt nicht verzögert wird. An Haltestellen und bei Postanstalten ohne Beiwagenstation kann die Meldung nur berücksichtigt werden, wenn noch Plätze im Hauptwagen oder in den Beiwagen unbesetzt sind. Reisegepäck wird an den Haltestellen nur insoweit zugelassen, als es ohne Belästigung der anderen Reisenden im Personenraum oder auf dem Verdeck untergebracht werden kann.

Von der Reise mit der Post sind ausgeschlossen:

1. Kranke, die mit epileptischen oder Gemütsleiden, mit ansteckenden oder Ekel erregenden Übeln behaftet sind;
2. Personen, die durch Trunkenheit, durch unanständiges oder rohes Benehmen oder durch unanständigen oder unreinlichen Anzug Anstoß erregen;
3. Gefangene;
4. Personen, die Hunde oder geladene Schießwaffen mit sich führen.

Geschieht die Meldung zur Reise bei einer Postanstalt, so erhält der Reisende gegen Entrichtung des Personengeldes einen Fahrschein, dessen Nummer sich nach der

Reihenfolge richtet, in der die Meldung zur Mitreise geschehen ist. Es steht jedoch jedem frei, bei der Meldung unter den noch unbesetzten Plätzen einen bestimmten Platz zu wählen. Personen, die an den Haltestellen oder unterwegs aufgenommen werden, erhalten einen Fahrschein erst bei der nächsten Postanstalt, bei der sie auch das Personengeld zu entrichten haben.

Das Personengeld wird für jeden Postkurs bis zu dem Meistbetrage von 10 Pf. pro km besonders festgesetzt; es beträgt im Reichs-Postgebiet jetzt meistens 7 Pf. für das km. In Bayern wird außerdem eine Einschreibegebühr von 10 Pf. für jeden Reisenden erhoben. Kinder im Alter bis zu 4 Jahren sind frei, wenn sie keinen besonderen Wagenplatz einnehmen. Für Kinder im Alter von mehr als vier Jahren wird das volle Personengeld erhoben. Nimmt jedoch eine Familie einen der abgeschlossenen Wagenräume oder auch nur eine Sitzbank ganz ein, so kann sie ein Kind bis zum Alter von zehn Jahren unentgeltlich und zwei Kinder bis zu diesem Alter für das einfache Personengeld mitnehmen, wenn sie sich mit den Kindern auf die von ihr bezahlten Sitzplätze beschränkt. In Bayern ist dagegen für Kinder im Alter von vier bis zehn Jahren die Hälfte der Gebühr zu erlegen, wenn:

a) ein einzelnes in Begleitung eines Erwachsenen reist und dabei einen eigenen Platz im Wagen nicht einnimmt oder

b) zwei derselben nur einen gemeinschaftlichen Sitz im Wagen innehaben.

Eine Erstattung des Personengeldes erfolgt, wenn die Postanstalt die durch die Annahme des Reisenden eingegangene Verbindlichkeit ohne dessen Verschulden nicht erfüllen kann; sie ist auch zulässig, wenn der Reisende an der Benutzung der Post verhindert ist und sie mindestens 15 Minuten vor dem planmäßigen Abgange der Post beantragt. Das Personengeld darf auch auf einen bis unmittel-

bar vor Abgang der Post gestellten Antrag erstattet werden, wenn der Reisende durch Krankheit an der Benutzung der Post verhindert wird oder wenn sonstige Billigkeitsgründe vorliegen und durch die Freihaltung des Platzes weder eine Einnahme an Personengeld entgangen, noch eine Ausgabe für Beiwagen erwachsen ist.

Jedem Reisenden ist die Mitnahme seines Reisegepäcks insoweit unbeschränkt gestattet, als die einzelnen Gepäckstücke zur Versendung mit der Post geeignet sind, d. h. nicht über 50 kg schwer und nicht Gegenstände sind, deren Beförderung mit Gefahr verbunden ist oder deren Außenseite oder Inhalt, soweit er offensichtlich ist, gegen die Gesetze verstößt oder aus Rücksichten des öffentlichen Wohles oder der Sittlichkeit für unzulässig erachtet wird. Einer besonderen Bezeichnung des Reisegepäcks ohne Wertangabe bedarf es nicht mehr; dagegen muß solches Gepäck, auf dem ein bestimmter Wert angegeben ist, außer dem Worte „Reisegepäck" den Namen des Reisenden, den Ort, bis zu dem die Einschreibung erfolgt, und die Wertangabe enthalten. Das Reisegepäck ist, soweit es nicht aus kleinen Gegenständen besteht, die ohne Belästigung der anderen Reisenden im Personenraum untergebracht werden können, spätestens 15 Minuten vor der Abfahrt der Post unter Vorzeigung des Fahrscheins einzuliefern.

Die Höhe des Freigewichts beträgt 15 Kilogramm. Für das Mehrgewicht ist ein Überfrachtporto zu entrichten, das für jedes Kilogramm oder für den überschießenden Teil eines solchen bei Beförderungen bis 75 km 5 Pf., mindestens 25 Pf., bei Beförderungen über 75 km 10 Pf., mindestens 50 Pf. beträgt. Württemberg erhebt für jedes Kilogramm 5 Pf., mindestens 10 Pf. Ist der Wert des Reisegepäcks angegeben, so wird außerdem für jedes Stück selbständig ohne Unterschied der Entfernung 5 Pf. für je 300 M oder einen Teil von 300 M, mindestens 10 Pf., in Württemberg für Wertbeträge bis zu 100 M 5 Pf., über 100 M 10 Pf. erhoben.

Hinsichtlich der Beförderungszeiten ist bestimmt, daß sie nicht niedriger zu bemessen seien, als in der nachstehenden Übersicht angegeben ist:

Gattung der Posten	für die ersten 10 km		für die zweiten 10 km		für die dritten 10 km		für jedes weitere km	
	Kunst-Straße	nicht kunstmäßige Straße	Kunst-Straße	nicht kunstmäßige Straße	Kunst-Straße	nicht kunstmäßige Straße	Kunst-Straße	nicht kunstmäßige Straße
	Minuten							
bei Personenposten . . .	50	65	60	75	75	90	11	13
bei Güter- und Kariolposten .	60	70	70	80	90	100	11	13

Für Straßen mit verhältnismäßig bedeutender Steigung sowie für tiefe Sandwege können die Fristen angemessen verlängert werden.

Für die Kraftomnibusse wird die Beförderungszeit für jeden Kurs festgesetzt.

2. Landpostfahrten.

Die Benutzung der Landbriefträgerwagen regelt sich nach folgenden Bestimmungen:

Die Meldung zur Reise erfolgt bei dem Landbriefträger, der über die Mitnahme des Reisenden entscheidet, da er das Pferd für eigene Rechnung zu stellen und zu unterhalten hat und deshalb auch das Personengeld erhält. Die Höhe der Gebühr bestimmt auf Vorschlag des Landbriefträgers für jeden Kurs das zuständige Postamt. Sie schwankt zwischen 5 und 10 Pf. für das Kilometer. Ebenso wird für jede Landpostfahrt besonders verfügt, inwieweit eine Mitnahme von Reisegepäck, für dessen Beförderung eine Gebühr nicht erhoben wird, stattfinden darf.

3. Extraposten.

Die Gestellung von Extrapostpferden kann nur auf denjenigen Straßen verlangt werden, auf denen die Postverwaltungen es übernommen haben, Reisende mit Extrapostpferden zu befördern.

Die Gebühren für die Beförderung mittels Extrapost bestehen auch heute noch aus dem Pferdegelde, dem Wagengelde, dem Postillonstrinkgelde, dem Bestellgelde und dem Schmiergelde, zu dem auch noch die Gebühren für die Beleuchtung der Wagen hinzugekommen sind. Diese Gebühren sind bei der bayerischen und der Reichs-Postverwaltung verschieden.

Nach der Postordnung vom 20. März 1900 sind im Reichs-Postgebiet an Pferdegeld für jedes Extrapostpferd und für jedes Kilometer 20 Pf. zu zahlen. Das Wagengeld beträgt jetzt ohne Unterschied der Gattung des Wagens oder Schlittens 10 Pf. für das Kilometer, das Schmiergeld für jeden nicht von der Post gestellten Wagen und das Bestellgeld je 25 Pf. für die Station. Für die Erleuchtung des Wagens sind 20 Pf. für jede Stunde der reglementsmäßigen Beförderungszeit zu zahlen und der Postillon erhält ohne Unterschied der Bespannung für das Kilometer 10 Pf.

In Bayern werden die Extraposttaxe, das Wagengeld und das Postillonstrinkgeld nach folgenden Sätzen erhoben:

auf km	Postgeld für				Postillonstrinkgeld für				Wagengeld
	2	3	4	6	2	3	4	6	
	Pferde				Pferde				
	M	M	M	M	M	M	M	M	M
15	7,50	11,25	15,—	22,50	1,50	2,25	3,—	4,50	1,50
für je 1 km weiter	0,50	0,75	1,—	1,50	0,10	0,15	0,20	0,30	je 10 Pf. mehr

Für das Schmieren eines Postwagens oder eines eigenen Wagens hat der Reisende 40 Pf. zu entrichten.

Extrapostreisende, die sich am Bestimmungsort ihrer Reise nicht über 6 (in Bayern über 4) Stunden aufhalten, haben, wenn sie mit den auf der Hinreise benutzten Pferden und Wagen die Rückfahrt bis zu dieser Station bewirken, für diese nur die Hälfte obiger Beträge, mindestens jedoch für die ganze Fahrt die Kosten für eine Hinbeförderung von 15 Kilometern zu entrichten. Zwischen der Ankunft und dem Antritte der Rückfahrt muß den Pferden eine Ruhezeit von der Dauer der einfachen Beförderungsfrist gewährt werden.

Benutzt ein im Orte befindlicher Reisender die bestellten Extrapostpferde nicht, so hat er, wenn die Abbestellung vor der Anspannung erfolgt, keine Entschädigung, wenn dagegen die Pferde zur Zeit der Abbestellung bereits angespannt sind, den Betrag des Pferde-, Wagen- und Trinkgeldes für 5 km sowie die Bestellgebühr, in Bayern, wo die Abbestellung mindestens 4 Stunden vor der für die Abreise bestimmten Zeit erfolgt sein muß, die Hälfte des Extrapostgeldes und des Trinkgeldes für 15 km als Entschädigung zu zahlen.

Die Extraposten müssen, wenn der Reisende einen Wagen mit sich führt, innerhalb einer Viertelstunde und, wenn ein Stationswagen gestellt werden muß, innerhalb einer halben Stunde weiterbefördert werden. Die Reisenden können jedoch durch Laufzettel Extrapostpferde vorausbestellen, dessen Wirkung sich auf 24 Stunden (in Bayern 6 Stunden) beschränkt und der die früher geschilderten Angaben enthalten muß. Die Abfertigung hat dann innerhalb 10 Minuten zu erfolgen, zu denen bei Verwendung eines Stationswagens noch so viel Zeit hinzu kommt, wie zur ordnungsmäßigen Verladung des Reisegepäcks erforderlich ist. Wer von den vorausbestellten Pferden nicht zu der angegebenen Zeit Gebrauch macht, ist gehalten, für Pferd und Stunde ein Wartegeld von 25 Pf. zu entrichten, und zwar am Anfangsorte der Reise von der 5., an Unterwegsorten von der 17. Viertelstunde ab. In Bayern beträgt das Wartegeld den 8. Teil

des Extrapost- und Trinkgeldes für 15 km und wird nach der Anzahl der Pferde berechnet.

Die Beförderung der Extrapostreisenden muß innerhalb der für jeden Kurs besonders festgesetzten Frist geschehen. In Bayern beträgt diese allgemein 5 Minuten für jedes Kilometer. Auf sehr bergigen Straßen, bei schlechtem Zustande derselben, bei ungünstigen Witterungsverhältnissen und bei tiefem Schnee kann jedoch die genaue Einhaltung obiger Fahrzeit von den Reisenden nicht verlangt werden. Unterwegs darf der Postillon ohne Verlangen des Reisenden nicht anhalten, sofern die zurückzulegende Entfernung nicht über 20, in Bayern 30 km beträgt. Bei größerer Entfernung ist ihm zwar gestattet, zur Erfrischung der Pferde einmal höchstens eine Viertelstunde anzuhalten, er muß jedoch den Aufenthalt durch schnelleres Fahren wieder einholen.

C. Beurteilung der Post als Personenbeförderungsmittel.

Wenn wir die Geschichte der Post als Personenbeförderungsmittel noch einmal überblicken, drängt sich die Frage auf, ob die Posten den Anforderungen, die das reisende Publikum hinsichtlich der Schnelligkeit, Sicherheit, Bequemlichkeit, Regelmäßigkeit, Pünktlichkeit und Billigkeit an ein öffentliches Personenbeförderungsmittel stellen konnte, zu allen Zeiten entsprochen haben. Will man bei ihrer Beantwortung zu einem gerechten Urteil gelangen, so darf man die mannigfaltigen, mitwirkenden Umstände, namentlich die wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse, die in jenen Zeiten herrschten, nicht außer Acht lassen.

Was zunächst die Schnelligkeit anbetrifft, so läßt sich nicht leugnen, daß gegen Ende des 18. und zu Beginn des 19. Jahrhunderts die Schnelligkeit der Posten nicht

dem Verkehrsbedürfnis entsprach; man muß jedoch berücksichtigen, welche Hindernisse einer größeren Schnelligkeit entgegenstanden. Wie bereits erwähnt, war die Wagenbautechnik jener Zeit noch nicht so weit vorgeschritten, daß sie allen Anforderungen, die hinsichtlich Leichtigkeit, Bequemlichkeit und Dauerhaftigkeit der Postwagen gestellt werden mußten, genügen konnte. Die Postverwaltungen sahen sich daher gezwungen, die alten, plumpen und schweren Wagen, mit denen der Reisende zu Beginn des 18. Jahrhunderts sich begnügt hatte, weiter zu benutzen. Viel trug zu der langsamen Beförderung auch der Umstand bei, daß die Organe der Verwaltungen, Postmeister, Postillone usw. die Verwaltungen in ihren Bestrebungen, die Beförderungsdauer möglichst zu verkürzen, nicht unterstützten, ja ihren Anordnungen trotz Androhung hoher Strafen zuwiderhandelten. Das größte Hindernis für eine schnellere Beförderung war aber der trostlose Zustand der Poststraßen, namentlich im nördlichen Deutschland. Man hat oft seine Verwunderung darüber ausgesprochen, daß Friedrich der Große, dieser geniale Fürst und Volkswirt, unter dessen Regierung in allen Zweigen der Staatsverwaltung eine rege und schöpferische Tätigkeit einsetzte, so wenig für die Anlegung guter Straßen insbesondere für den Bau von Chausseen getan hat. Man sagt, der König habe die Anlage von Kunststraßen aus strategischen und handelspolitischen Rücksichten vermieden. Das Merkantilsystem, dessen Grundsätze jene Zeit beherrschten, habe auf den Ausbau des Straßennetzes hemmend eingewirkt; schreiben doch einige Schriftsteller jener Zeit dem Könige die Äußerung zu: Je schlechter die Wege, desto länger müssen die Leute im Lande bleiben und ihr Geld darin verzehren. Es muß zugegeben werden, daß dieses System für die Ausdehnung des Postkursnetzes ungünstig gewesen ist, kamen doch häufig Kurse, die die Gebiete verschiedener Landesherren berührten, deshalb nicht zustande, weil jede Regierung sie so führen wollte, daß sie möglichst große

Strecken im eigenen Lande zurückzulegen hatten; wurden doch die Posten, selbst wenn nähere Wege vorhanden waren, so umgeleitet, daß sie die Geleitsorte berührten, an denen die Juden den Leibzoll bezahlen mußten; auf den Straßenbau dürfte aber das Merkantilsystem kaum einen ungünstigen Einfluß gehabt haben, verlangten doch seine Anhänger die Hebung der einheimischen Industrie und die Begünstigung der Ausfuhr von Industrieerzeugnissen; hierzu sind aber gute Straßenverhältnisse nötig. Daß auch Friedrich der Große die Verbesserung der Straßen immer im Auge gehabt hat, bekunden die erwähnten Reglements und Edikte, in denen den Dominien und Gemeinden, deren Grundstücke die Landstraßen berührten, wiederholt eingeschärft wurde, für die Instandhaltung der Straßen zu sorgen. Wenn man dem Könige aber einen Vorwurf daraus macht, daß er nicht selbst den Bau von Straßen in die Hand genommen hat, so übersieht man u. E., daß einmal der König viele andere kostspielige Aufgaben, wie die Sorge für den Ackerbau, die Kultivierung großer Landstriche usw. für wichtiger hielt und daß es andererseits dem Könige an Geld fehlte. Der Bau von Chausseen hätte bei dem Mangel an gutem Baumaterial Millionen gekostet. Die Kassen aber waren leer, dazu mangelte es in dem von langjährigen Kriegswirren zerrütteten und entvölkerten Lande an Arbeitskräften; die Arbeiten hätten hauptsächlich durch Frohnden ausgeführt werden müssen; dies konnte aber umsoweniger in der Absicht des Königs liegen, als er bestrebt war, den Bauernstand, der in letzter Linie doch die Arbeiten hätte verrichten müssen, zu heben und sein Los erträglicher zu machen. Als die wirtschaftliche Lage sich besserte, begann man auch in Preußen mit der Herstellung von Kunststraßen, und es kann mit Sicherheit angenommen werden, daß der Ausbau des Straßennetzes schneller vorgeschritten wäre, wenn nicht die napoleonischen Kriege wieder so hemmend gewirkt hätten. Kaum aber waren die Wunden, die diese Kriege geschlagen

hatten, verheilt, da erschien auch die Schnellpost, deren Einführung wegen ihrer Schnelligkeit sowie wegen der bequemen und eleganten Wagen überall große Begeisterung erregte und als eine epochemachende Neuerung im Verkehrswesen galt.

Auch hinsichtlich der Sicherheit, Bequemlichkeit und Regelmäßigkeit haben, wie wir sahen, die Posten bis ins 19. Jahrhundert hinein viel zu wünschen übrig gelassen. Die Ursachen hiervon sind ebenfalls in dem schlechten Zustande der Postwagen und Poststraßen zu suchen, den wir soeben erörtert haben.

Was nun endlich die Kosten für die Personenbeförderung anbelangt, so hat man den Postverwaltungen des 18. Jahrhunderts häufig vorgeworfen, daß sie die Bedeutung des Reiseverkehrs für die Volkswirtschaft nicht erkannt, die Personenbeförderung lediglich vom fiskalischen Standpunkt ohne alle volkswirtschaftliche Rücksichten behandelt und so hemmend auf den Reiseverkehr gewirkt hätten. Die Gebühren für die Personenbeförderung waren allerdings sehr hoch, wenn man berücksichtigt, daß der Wert des Geldes ein viel höherer war als in der Jetztzeit; auch mögen die Bestimmungen über das Reisen mit Lohnfuhrwerk wohl drückend gewesen sein. Der Vorwurf aber, daß die Postverwaltungen hemmend auf die Ausbreitung des Reiseverkehrs gewirkt hätten, dürfte u. E. nicht zutreffen. Es ist richtig, daß die Stärke des Verkehrs außer von der Vollkommenheit der Verkehrsmittel auch von den Preisen abhängt, zu denen die Beförderung ausgeführt wird. Die Ansicht jedoch, daß niedrige Gebühren die Benutzung der Beförderungsmittel vermehren, trifft nicht immer zu. Die verkehrschaffende Wirkung der Gebührenermäßigung beruht zum größten Teil auf der Möglichkeit, das Bedürfnis nach Verkehr zu steigern; wo aber die Vorbedingungen für eine solche Erweiterung fehlen, da bleibt auch die Wirkung aus. Die breite Masse des Volkes nahm bis ins 18. Jahrhundert hinein an dem Reiseverkehr keinen oder nur geringen

Anteil, weil ihr Bedürfnis danach nach Maßgabe der gesamten wirtschaftlichen Verhältnisse noch nicht so groß war. Die fortwährenden Kriege, namentlich der verheerende siebenjährige Krieg, der im Verhältnis zu seiner Dauer ähnliche Verwüstungen zurückgelassen hatte wie der dreißigjährige, hatten jeden Handel lahm gelegt. Ganze Städte lagen in Trümmern, die Bürger waren verarmt und die Bauern, die noch unter der Last der Leibeigenschaft seufzten, waren an die Scholle gebunden; dazu waren sie infolge des steten, auf ihnen ruhenden Druckes so verkommen und so stumpfsinnig geworden, daß noch im Jahre 1786 der schlesische Philosoph Garve zweifeln konnte, ob sie überhaupt Menschen seien. Infolge dieser sozialen und wirtschaftlichen Gebundenheit der unteren Volksklassen hätte eine Ermäßigung der Gebühren kaum eine nennenswerte Steigerung des Reiseverkehrs herbeigeführt.

Auch als Ende des 18. Jahrhunderts in technischer Beziehung ein großer Aufschwung eintrat, als überall Fabriken entstanden und der Handel sich zu heben begann, auch da war die Zahl der Reisenden nur gering. Die Masse des Volkes hatte auch damals noch kein Bedürfnis zum Reisen und die Einrichtungen des Personenbeförderungsdienstes der Post kam vorzugsweise nur den Bemittelten zu gute.

Solange aber nur einzelne Teile der Klassen der Volksgesamtheit von diesem Dienstzweige Gebrauch machen können, unterliegt es auch vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus keinem Bedenken, ihn als ein öffentliches Unternehmen zu betreiben, d. h. aus ihm einen so hohen Gewinn herauszuziehen, wie, ohne daß der Verkehr gehemmt wird, möglich ist. Dies war zu jener Zeit umsomehr gerechtfertigt, als die Finanzlage der Staaten meist derart war, daß sie nur durch hohe Besteuerung notwendiger Bedarfsgegenstände das erforderliche Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Ausgaben herstellen konnten. Es wäre eine ungerechtfertigte Vernachlässigung einer wichtigen Einnahmequelle

gewesen, wenn man, solange die Allgemeinheit an diesem Dienstzweige noch kein Interesse hatte, auf den Ertrag aus ihm hätte verzichten wollen; der Ausfall an Einnahmen hätte durch Steuern gedeckt werden müssen, durch die die ärmeren Volksschichten, die ohnehin den Hauptteil der Staatskosten trugen, noch mehr bedrückt worden wären.

Wird aber anerkannt, daß die Staatsverwaltungen berechtigt waren, die Personenbeförderung als ein Unternehmen zu betreiben, dann darf man es ihnen auch nicht verargen, wenn sie den Postzwang auch auf Reisende ausdehnten, um keinen Nebenbuhler aufkommen zu lassen. Ob es ethisch gerechtfertigt war, mag dahin gestellt bleiben, vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus dürfte u. E. gegen diese Maßnahme nichts einzuwenden sein. Das Lohnfuhrwesen hat ohnehin, wie wir sahen, trotz der ihm auferlegten Beschränkungen den Posten starke Konkurrenz gemacht. Von einer freien Konkurrenz zwischen den Posten und den Lohnfuhrwerken hätte aber die Allgemeinheit aus den oben dargelegten Gründen nicht nur keinen Nutzen, sondern im Gegenteil Schaden gehabt. Denn die Landesverwaltungen hätten die Gebühren herabsetzen müssen, um nur Passagiere für ihre Posten zu erhalten; dies aber wäre, wie bereits ausgeführt, einer Steuererhöhung gleichgekommen. Und das reisende Publikum! Die Tatsache, daß die Fuhrleute, solange noch keine fahrenden Posten bestanden, die Passagiere überteuerten und schlechte Pferde und Wagen hielten, spricht nicht dafür, daß bei dem geringen Reiseverkehr in jener Zeit die Fuhrleute bei freier Konkurrenz ihre Betriebsmittel verbessert und lediglich für die Personenbeförderung Wagen gehalten oder regelmäßige Fahrten eingerichtet hätten. Infolge der Möglichkeit, die Pferde an den Unterwegsorten zu wechseln, wäre vielleicht günstigenfalls eine Beschleunigung eingetreten, es ist aber wohl anzunehmen, daß die Reisenden diesen Vorteil durch höhere Gebühren hätten bezahlen müssen. Die Landesverwaltungen aber wären, wenn sie nicht einen Einnahmeausfall erleiden wollten, gezwungen

gewesen, ihre Betriebsmittel zu verschlechtern oder zu verringern, oder sie hätten, wie es während des 18. Jahrhunderts seitens der Taxis'schen Postverwaltung geschehen ist, nur auf rentablen Strecken Posten verkehren lassen können. Mit Recht sagt u. E. das preußische Reglement über das Lohnfuhrwesen vom 10. August 1766: „Daß die nützlichen Einrichtungen (gemeint sind die Extraposten) nicht zur Vollkommenheit gebracht werden können, wenn nicht denen Mißbräuchen und Eingriffen, so die immer mehr anwachsende Anzahl der Kutscher und Fuhrleute zum Schaden unserer Posten begehen, fordersamst gesteuert wird und die Posthalter, damit selbige ihre Engagements erfüllen können, bey ihren Prärogativen geschützt werden". Daß man aber auch zu jener Zeit die Beschränkung des Privatfuhrbetriebs für notwendig und billig hielt, beweisen folgende Ausführungen in einem im Jahre 1803 erschienenen Buche von Paul Fr. Carl Reinhold:[1]) „In allen Ländern, in welchen eine Extrapost-Einrichtung unter öffentlicher Autorität Statt findet, wird auch der Gebrauch der Lohn- oder Mieth-Fuhren sowohl für fremde als einheimische Reisende, auf irgend eine Art, mehr oder weniger eingeschränkt seyn. Eine solche auf billigen Grundsätzen beruhende Einschränkung ist zur Erhaltung des Extrapost-Wesens sehr notwendig, wenn das Publikum den Nutzen und die Annehmlichkeit, zu jeder beliebigen Zeit und Stunde Extrapost-Pferde bekommen zu können, nicht entbehren soll. Es kann mit Billigkeit nicht verlangt werden, daß die Post-Bedienten ihre Pferde für die Reisenden in Bereitschaft halten, sie füttern sollen, ohne hinlänglichen Verdienst und Ersatz für die dessfalls aufzuwendenden Kosten zu haben. Es hängt völlig von dem Mieth-Kutscher ab, ob er eine Fuhre übernehmen will oder nicht, während die Post-

1) Reinhold, Paul Fr. Carl: Über das Postwesen und die Art der Einrichtung desselben in Hinsicht auf das allgemeine Beste, den Nutzen und die Bequemlichkeit des Publikums. Göttingen 1803, S. 104.

bedienten zur Fortbringung der Reisenden schuldig und verbunden sind".

Als dann im 19. Jahrhundert die alte Gebundenheit der unteren Klassen gelöst, ihre Fesselung an die Scholle beseitigt worden war und so auch die unteren Schichten des Volkes ein Bedürfnis zum Reisen hatten, sehen wir, wie die Fesseln, die den Privatfuhrbetrieb einzwängten, sich immer mehr lockerten und daß die Post immer mehr den rein fiskalischen Charakter abstreifte, so daß die Reichs-Postverwaltung heutigen Tages — zum Unterschied gegen frühere Zeiten — bei der Unterhaltung des Personenbeförderungsdienstes zusetzt. Denn während einerseits die Einnahmen an Personengeld usw. immer geringer werden, nehmen andererseits die Ausgaben für die Unterhaltung der Personenposten immer mehr zu, da den Posthaltern wegen der Steigerung der Futterpreise und der höheren Löhne für die Postillone immer höhere Vergütungen gezahlt werden müssen. Zudem sind der Postverwaltung nur noch die unrentablen Kurse verblieben, so daß der Einnahmeausfall bei einzelnen Linien durch Mehreinnahmen auf anderen nicht mehr ausgeglichen werden kann. Ein gewisser Ausgleich ist allerdings durch die in enger Verbindung mit der fortschreitenden Entwickelung des Verkehrslebens eingetretene erhebliche Zunahme des Postversendungsverkehrs, der durch diese Posten vermittelt wird, herbeigeführt. Die meisten Fahrten müssen daher dieses Verkehrs wegen beibehalten werden, wenn dazu auch einspännige, leichtere Wagen verwendet werden könnten. Genaue Angaben, wieviel Zuschuß für die Unterhaltung des Personenbeförderungsdienstes zu leisten ist, lassen sich mangels jeglicher Unterlagen über die Höhe der Kosten, die auf die Beförderung der Postsendungen mit den Personenposten entfallen, nicht angeben. Immerhin muß man sagen, daß die Personenbeförderung die dadurch erwachsenden Kosten nicht deckt, wenn auch der zu leistende Zuschuß nicht allzu erheblich sein dürfte.

Schluß: Ausblick.

Es fragt sich nun, ob es nicht zweckmäßig ist, daß die Postverwaltung die Personenbeförderung ganz aufgibt und ausschließlich dem Privatunternehmertum überläßt. In den meisten anderen Staaten befaßt sich die Post mit der Personenbeförderung entweder gar nicht oder es werden nur die Postfuhrwerke, die zur Beförderung von Briefen und anderen Gegenständen dienen, gelegentlich von Personen zur Reise mitbenutzt, ohne daß die Post eine regelmäßige Personenbeförderung zu unterhalten verpflichtet wäre. Eine solche findet außer in Deutschland nur noch in Österreich, der Schweiz, Dänemark, Russland, Aegypten und Britisch Indien statt.

Bei Beurteilung dieser Frage ist der Grundsatz festzuhalten, daß der Staat mit seiner Post dem Gemeinwohl dienen und es fördern soll. So sehr auch nun das Eisenbahnnetz in den letzten Jahrzehnten an Ausdehnung gewonnen hat und so sehr auch die staatliche Fürsorge auf die Herstellung von Schienenwegen nach Orten gerichtet ist, die abseits der großen Verkehrsstraßen liegen, so kann doch nicht nach jeder Ortschaft eine Eisenbahn gebaut werden, weil wegen des geringen Verkehrs die Kosten weder durch direkten noch durch indirekten Ertrag Deckung finden würden. Orte, bei denen dies der Fall ist, bei denen aber dennoch die Entwickelung des Reiseverkehrs die Herstellung einer regelmäßigen Reisegelegenheit als notwendig erscheinen läßt, wird es immer geben. Gerade in den letzten Jahren treten derartige Fälle häufiger auf. Das Publikum sucht immer mehr solche Ortschaften zur Erholung auf, die abseits von der großen Heerstraße liegen, der Touristenverkehr steigert sich von Jahr zu Jahr und selbst im Winter ist es der Rodel- und Skisport, der die Menschen in großer Zahl Gegenden aufsuchen läßt, die wegen der hohen Kosten eine Eisenbahn kaum erhalten können. Hier sind die Personenposten als Ergänzung der Eisenbahnen im allgemeinen Interesse noch erforderlich, sofern für das Bedürfnis des Reiseverkehrs nicht in anderer oder nicht in ausreichender Weise durch Privatunternehmer gesorgt ist.

Allerdings genügen die einfachen Postkutschen der Gegenwart nicht mehr. Die atemlose Hast des modernen Verkehrs hat die Menschen so ergriffen, daß ihnen die Beförderung mittels Wagen, die durch Pferde gezogen werden, viel zu langsam geht. Der harte, rastlose Kampf ums tägliche Brot, das Streben, die Konkurrenz zu überflügeln, macht den Menschen jede Minute kostbar. Das Wort: „Zeit ist Geld“ beherrscht das Leben. Man reist im allgemeinen nicht mehr, „um zu reisen“, sondern „um anzukommen“. Diesem Zeitgeist wird auch die Post Rechnung tragen müssen. Und in dieser Hinsicht weist gerade die neueste Zeit beachtenswerte Tendenzen an Entwickelungsfähigkeit auf. Die deutschen Postverwaltungen haben nämlich, wie bereits erwähnt, den Kraftwagenbetrieb eingeführt. Namentlich ist die bayerische Postverwaltung mit der Einrichtung von Kraftwagenlinien in größerem Umfange vorgegangen. Hierbei ist allerdings der Umstand zu berücksichtigen, daß in Bayern, wo Post und Eisenbahn landesherrliche Institute sind, die Kraftwagenlinien an die Stelle der Klein- und Nebenbahnen treten und auch zum Güterverkehr (Stückgüter und ganze Wagenladungen) benutzt werden. Die Betriebsergebnisse der Motorpostlinien weisen daher auch große Überschüsse auf (s. Anlage), hat sich doch im Jahre 1911 das Anlagekapital mit 8,4% verzinst.

Auch im Reichs-Postgebiet und in Württemberg, wo die Zahl der Motorpostlinien einstweilen noch sehr gering ist, werden die Postverwaltungen, wenn sie dem Bedürfnis des reisenden Publikums entsprechen wollen, in weit stärkerem Maße, als es bisher geschehen ist, die Postkutschen durch Automobile ersetzen und überall da, wo das Bedürfnis nach Anlegung eines neuen Personenpost-

kurses sich geltend macht, sogleich den Kraftwagenbetrieb einführen müssen. Den Personenwagen könnten ähnlich wie in Bayern Anhängewagen beigegeben werden zur Beförderung von Stückgütern von den Bahnhöfen nach den Landorten und umgekehrt. Sicher würde eine solche Einrichtung von den Bewohnern der abseits der Bahn gelegenen Orte mit großer Freude begrüßt werden und zur Erhöhung der Rentabilität beitragen.

Stillstand ist Rückschritt. Dieses Wort wird auch im Postwesen stets seine Gültigkeit behalten. Daher muß es für die Verwaltung eine Hauptaufgabe bleiben, dem immer gewaltiger anschwellenden Strome des modernen Verkehrslebens gerecht zu werden, offenen Auges und sachkundigen Blickes diejenigen neuen Einrichtungen zu treffen die den Forderungen der Zeit genügen. Dann wird das deutsche Postwesen in Zukunft auch auf dem Gebiete der Personenbeförderung zu einer Höhe gelangen, die ihm auf anderen Gebieten in der Welt einen so bedeutenden und wohlverdienten Ruf verschafft hat.

Anlage.

Betriebsergebnisse der Motorpostlinien

im Bereiche der Königl. Bayerischen Post- und Telegraphenverwaltung für die Betriebsjahre 1908—1911.

Anmerkungen:

1) Für die Durchschnittsberechnungen der Verkehrs- und finanziellen Ergebnisse der im Laufe der einzelnen Jahre eröffneten ständigen Linien sind die verhältnismäßigen Betriebslängen zugrunde gelegt.

2) Kosten für Fahrzeuge, Bauten, Einrichtungsgegenstände, Ersatzteile und Personalausbildung. Die Wagenhallen der zuständigen Linien wurden meistens auf Rechnung der Beteiligten erbaut.

3) Mit Lastanhängern an Personenmotorwagen befördert.

4) Zusammen mit 2 anderen Linien.

5) Zusammen mit 3 anderen Linien.

6) Einnahmen aus der Garantie der Beteiligten für den Einnahmeausfall (bis zur Höhe der Abschreibung der Fahrzeuge) oder aus festen Jahresbeiträgen der Beteiligten.

7) Es sind hier ausschließlich die reinen Fuhrvergütungen an die Posthalter in Ansatz gebracht. Nicht berücksichtigt sind die Einsparungen aus dem Wegfall der Kosten für Abschreibung und Reparatur der Pferdeomnibusse, ferner für Dienstkleidung und Alterszulagen der Postillone. Nicht berücksichtigt sind die Einsparungen an Neubeschaffungen von Postwagen.

8) Der Linie ist von den Kosten der Hauptwerkstätte nur die Beträge zugerechnet, die ausscheidbar für die betreffende Linie erwachsen sind, weil die Linie unter Garantie der Beteiligten betrieben wird.

9) Die Abschreibung beträgt für die Fahrzeuge im allgemeinen 10% der Anschaffungskosten, für die Bauten 4%, für Einrichtungsgegenstände und Ausbildungskosten 10%.

10) Bei Beurteilung der Rente der ständigen Motorpostlinien ist zu beachten, daß den unter Garantie der Beteiligten betriebenen Motorpostlinien allgemeine Unkosten überhaupt nicht zugerechnet sind. Diese werden, solange das Gesamtergebnis es zuläßt, von der Postverwaltung allein getragen, bezw. den auf ausschließliche Rechnung des Staates betriebenen Linien zugeschlagen. Würden von den allgemeinen Unkosten nur die nicht ausscheidbaren Kosten der Hauptwerkstätte, ferner die Verzinsung der Anlagekosten den Garantielinien zugerechnet werden (von den Verwaltungskosten ganz abgesehen), so müßte bei einer Reihe dieser Linien mit wesentlich ungünstigeren Abschlüssen gerechnet werden.

1	2	3		4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Betriebsjahr	Zahl der Linien	Betriebslänge		Anlagekapital[a])		Bestand an Betriebsmitteln						Leistungen der Betriebsmittel				
						In ständiger Verwendung				in Reserve		Wagenkilometer				
		wirkliche	verhältnismäßige[b])	überhaupt	auf 1 km Betriebslänge Sp. 4 / Sp. 3	Personenmotorwagen	Lastmotorwagen	Personenanhänger	Lastanhänger	Personenmotorwagen	Lastmotorwagen	der Personenmotorwagen	der Lastmotorwagen	im ganzen Sp. 12+13	der Personenanhänger	der Lastanhänger
		km		M	Pf. M											
A. Ständige																
1908	11	2[illegible]2	173,4	715660	31 4127	14	3	19	15	9	2	401348	25545	426893	51534	48491
1909	21	4[illegible]2,5	321,6	1129314	83 2611	26	6	23	20	15	2	683677	70510	754187	51820	64971
1910	37	67	4,9 519,6	1783380	68 2642	39	7	24	16	18	3	1171742	119645	1291387	62414	65220
1911	53	10[illegible]	0,7 781,8	2278282	20 2189	55	8	23	25	28	2	1757242	181748	1938900	53990	58287
B. Sommer-																
1908	6	1[illegible]8,0	—	850831	30 —	25	—	14	—	11	1	296260	—	296260	40699	—
1909	8	2[illegible]8,7	—	864935	97 —	28	—	10	4	8	2	368217	3329	371546	19226	—
1910	15	4[illegible]3	—	1037552	44 —	47	1	9	8	13	—	668079	3218	671297	20597	—
1911	19	5[illegible]8,2	—	1238323	52 —	54	2	10	2	15	—	746689	—	746689	16168	—
C. Sämtliche																
1908	17	410,0	—	1566491	64 —	39	3	33	15	20	3	697608	25545	723153	92233	48491
1909	29	671,2	—	1994250	80 —	54	6	33	24	23	4	1051894	73839	1125733	71046	64971
1910	52	1082,2	—	2820933	12 —	86	8	33	24	31	3	1839821	122863	1962684	83011	65220
1911	72	1578,9	—	3516605	72 —	109	10	33	27	43	2	2503931	181748	2685679	70158	58287
D. Einzelne																
a) Southofen—Hindelang																
1908	—	7,6	7,6	85117	40 11200	1	1	2	5	1	1	32303	6678	38931	5943	9515
1909	—	7,6	7,6	96866	10 12745	1	1	2	4	1	1	32467	6277	38744	3800	12359
1910	—	7,6	7,6	91414	14 12028	1	1	2	4	1	1	36470	9907	46377	3534	9152
1911	—	7,6	7,6	94952	59 12493	1	1	2	4	1	1	33179	11084	44263	4309	11074
b) Straubing—Stallwang																
1908	—	22,5	28,1	70320	31 3125	1	1	1	2	1	—	46959	5913	52872	5558	7211
1909	—	22,5	22,5	59960	89 2664	1	1	1	2	1	1	37959	4189	42148	2497	7921
1910	—	22,5	22,5	69233	89 3077	1	1	2	2	1	—	38551	638	39189	4866	6066
1911	—	22,5	22,5	53258	74 2367	1	1	1	1	1	—	36723	1501	38224	2807	9244
c) Würzburg—Rimpar (eröffnet 1. November 1907																
1908	—	1[illegible],5	11,0	53467	16 5628	1	—	2	—	1	—	42204	—	42204	13119	—
1909	—	21,5	19,6	57478	96 2346	2	—	3	1	1	—	55154	—	55154	10194	—
1910	—	24,5	24,5	10281	290 4196	2	—	2	—	1	—	58099	—	58099	8368	—
1911	—	24,5	24,5	10080	577 4114	2	—	2	1	—	—	61015	—	61015	7279	—
d) Klingenberg—Mönchberg																
1908	—	10,3	11,9	47046	21 4565	1	—	1	2	1	—	27573	—	27573	536	1257
1909	—	10,3	10,3	32304	81 3136	1	—	1	2	1	—	21751	—	21751	—	5871
1910	—	10,3	10,3	20269	69 1968	1	—	—	—	—	—	20652	—	20652	—	1009
1911	—	10,3	10,3	18117	07 1759	1	—	—	—	—	—	23783	—	23783	—	—

17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
	Personenverkehr						Güterverkehr				Personal			
	Zahl der gefahrenen Personen			Personenkilometer			Gewichtsmengen							
insgesamt Sp. 14+15+16	überhaupt	es treffen durchschnittlich Personen: auf 1 km Betriebslänge Sp. 18 / Sp. 3	es treffen durchschnittlich Personen: auf 1 Motorwagenkm Sp. 21 / Sp. 12	überhaupt	auf 1 km Betriebslänge Sp. 21 / Sp. 3	mittlere Verkehrslänge Sp. 21 / Sp. 18	Stückgüter	Wagenladungen	im Ganzen Sp. 24+25	auf 1 Motorwagenkm Sp. 26 / Sp. 13	Werkstättenleiter	Fahrer	Tagelöhner und Bremser	zusammen
						km	t	t	t	t				
Linien.														
526918	303447	1750	5,1	3532820	20373	11,6	1763	7432	9195	0,36	10	19	10	39
870978	552789	1704	8,0	5519521	17162	9,9	2524	14666	17190	0,24	14	40	10	64
1419021	980003	1886	7,4	8672679	16690	8,9	2777	19511	22288	0,19	21	64	8	93
2051267	1446725	1851	6,8	11 988 060	15334	8,3	4130	25405	29535	0,16	31	90	6	127
Linien.														
336959	291898	—	9,2	2728220	—	9,3	—	—	—	—	6	29	12	47
390772	248088	—	7,9	2924954	—	11,7	—	1362	1362	0,40	5	33	9	47
691894	409295	—	8,5	5695609	—	13,9	9	947	956	0,29	7	52	16	75
762857	460511	—	8,5	6323243	—	13,7	—	—	—	—	10	62	15	87
Linien.														
863877	595345	—	8,9	6261040	—	10,5	1763	7432	9195	0,36	16	48	22	86
1261750	801877	—	8,0	8444475	—	10,5	2524	16028	18552	0,25	19	73	19	111
2110915	1389298	—	8,0	14 368 288	—	10,3	2786	20458	23244	0,18	28	116	24	168
2814124	1907236	—	7,3	18 311 303	—	9,6	4130	25405	29535	0,16	41	152	21	214
Linien. (eröffnet 1905).														
54439	44810	5896	9,4	305207	40158	6,8	857	2848	3705	0,55	1	2	1	4
54903	46183	6077	10,1	325314	42804	7,0	1013	3046	4059	0,64	1	1	1	3
59063	52564	6916	10,2	373288	49117	7,1	1097	3723	4820	0,48	1	2	—	3
59646	50237	6610	10,7	355693	46802	7,1	1147	3579	4726	0,43	1	2	—	3
(eröffnet 1. Oktober 1907).														
65641	28849	1030	8,2	386441	13752	13,4	159	1075	1234	0,21	1	1	1	3
52566	24996	1110	7,8	297635	13228	11,9	266	603	869	0,11	1	2	1	4
50121	24712	1098	8,6	334863	14883	13,5	236	38	274	0,43	1	3	1	5
50275	23883	1061	8,0	293100	13027	12,3	252	138	390	0,26	1	3	1	5
bis Arnstein 1909 weitergeführt).														
55323	52775	4797	11,8	501701	45609	9,5	—	—	—	—	1	1	1	3
65348	63308	3230	10,5	583274	29759	9,2	—	—	—	—	1	4	1	6
66467	59542	2430	9,6	550138	22454	9,2	—	—	—	—	1	7	2	10[4])
68294	61954	2529	9,2	563548	23002	9,1	—	—	—	—	1	9	2	12[5])
(eröffnet 1. November 1907).														
29366	24623	2069	6,7	184711	15522	7,5	81	—	81[3])	—	1	1	—	2
27622	20049	1946	7,2	156516	15195	7,8	198	—	198[3])	—	1	—	1	2
21661	13129	1274	4,7	97591	9475	7,4	71	—	71[3])	—	—	1	—	1
23783	13015	1263	3,9	94113	9137	7,2	—	—	—	—	—	1	—	1

32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53
	Einnahmen										Ausgaben										
	aus der Beförderung von										Gesamt-Einnahmen			Personal		Betriebsstoffe		Werkstättendienst			
	Personen				Gütern				Leistungen der Beteiligten[6])	Einsparungen aus dem Wegfall von Pferdepostverbindungen[7])	überhaupt Sp. 34+39 + 41+42	auf		überhaupt	auf 1 Motorwagenkm Sp. 46 : Sp. 14	überhaupt	auf 1 Motorwagenkm Sp. 48 : Sp. 14	überhaupt	auf 1 Motorwagenkm Sp. 50 : Sp. 14	sonstige Ausgaben	auf 1 Motorwagenkm Sp. 52 : Sp. 14
Personengeld	Gepäckgebühren	zusammen Sp. 32+33	auf 1 km Betriebslänge Sp. 34 : 3	auf 1 Motorwagenkm Sp. 34 : 12	Stückgutsendungen	Wagenladungen	zusammen Sp. 37+38	auf 1 Motorwagenkm Sp. 39 : Sp. 13				1 km Betriebslänge Sp. 43 : 3	1 Motorwagenkm Sp. 43 : 14								
M Pf.	M Pf.	M Pf.	M Pf.	Pf.	M Pf.	M Pf.	M Pf.	Pf.	M Pf.	M Pf.	M Pf.	M Pf.	Pf.	M Pf.	Pf.	M Pf.	Pf.	M Pf.	Pf.	M Pf.	Pf.
A. Ständige											**Linien.**										
— —	— —	201608 55	1163	51,0	7784 10	14912 49	22696 59	88,0	— —	34749 26	259054 40	1494	60	64516 44	15,1	112207 07	26,2	29159 18	6,9	12932 85	3,0
310061 —	1312 90	311373 90	962	45,0	13556 56	33333 15	46889 71	73,0	4206 68	68032 71	430503 —	1318	57	98908 20	13,0	155068 71	20,5	43557 11	5,7	19859 66	2,6
492843 15	2254 45	495097 80	953	42,3	14922 91	47824 20	62747 11	52,4	8000 —	137605 34	703450 25	1353	54,4	160952 21	11,4	225372 03	17,1	94831 34	7,3	29297 49	2,2
662306 15	2925 20	665231 55	851	37,9	23369 11	64316 44	87685 55	48,2	3150 —	216626 —	972693 10	1244	50,2	228654 15	11,8	292194 93	15,1	168998 18	8,7	38471 44	2,0
B. Sommer-											**Linien.**										
— —	— —	269681 74	—	91,0	— —	— —	— —	—	— —	12262 —	281943 74	—	93,8	35113 58	11,8	64894 90	21,8	35922 20	12,1	9263 17	3,1
273445 30	2623 15	276068 45	—	75,2	— —	810 78	810 78	27,3	— —	17648 74	294527 97	—	79,2	35543 15	9,5	57759 44	15,5	32613 13	8,7	7710 73	2,0
579597 10	8076 35	587673 45	—	87,9	131 65	630 24	761 89	23,9	— —	22548 57	610983 91	—	91,0	62290 36	9,3	88958 64	13,3	64843 87	9,6	22342 69	3,3
609849 70	8448 50	618298 20	—	82,8	— —	— —	— —	—	— —	24126 —	642424 20	—	86,0	73268 —	9,8	94790 70	12,7	99495 29	13,3	11334 13	1,5
C. Sämtliche											**Linien.**										
— —	— —	471290 29	—	67,0	7784 10	14912 49	22696 59	88,0	— —	47011 26	540998 14	—	74,0	99630 02	14,0	177101 97	24,0	65081 38	9,0	22196 02	3,0
583506 30	3936 05	587442 35	—	56,0	13556 56	34143 93	47700 49	73,0	4206 68	85681 45	725030 97	—	64,0	134451 35	11,9	212828 15	18,9	76170 24	6,8	27570 39	2,4
1072440 15	10330 80	1082771 25	—	58,8	15054 56	48454 44	63509 —	52,4	8000 —	160153 91	1314434 16	—	67,0	223242 57	11,4	314330 67	16,0	159675 21	8,1	51640 18	2,6
1272156 15	11373 70	1283529 75	—	51,3	23369 11	64316 44	87685 55	48,2	3150 —	240752 —	1615117 30	—	60,1	301922 15	11,2	386985 63	14,4	268493 47	10,0	49805 57	1,9
D. Einzelne											**Linien.**										
a) Southofen —											Hindelang.										
— —	— —	20987 90	2762	65,0	2239 76	5264 65	7504 41	112,0	— —	2300 —	30792 31	4052	79,0	6386 42	16,0	9779 76	25,0	1054 53	3,0[8])	2821 87	7,0
21446 30	266 80	21713 40	2857	67,0	2552 29	5698 40	8250 69	131,0	— —	2300 —	32264 09	4245	83,0	6084 46	15,7	9317 90	24,1	4486 72	11,6	2377 49	6,1
24531 70	495 50	25027 20	3293	68,6	2772 41	7456 95	10229 36	103,3	— —	2437 41	14347 10	581	36,0	6655 30	14,3	10243 88	22,1	4637 24	10,0	2660 48	5,7
23466 —	439 60	23905 60	3145	72,1	3063 62	7578 30	10641 92	96,0	— —	2483 —	37030 52	4872	83,7	7038 85	15,9	10674 05	24,7	6315 89	14,3	672 79	1,5
b) Straubing —											Stallwang.										
— —	— —	22967 20	817	49,0	1564 70	1946 55	3511 25	59,0	— —	7420 —	33898 45	1206	64,0	7971 18	15,0	15731 30	30,0	2023 08	3,0[8])	1262 10	3,0
17584 70	37 20	17621 90	783	46,0	2234 60	1928 —	4162 60	82,0	— —	6576 —	28360 50	1260	67,0	5213 36	12,4	8726 65	20,7	712 96	1,7	621 53	1,5
18688 10	72 30	18760 40	834	48,7	1783 75	284 —	2067 75	324,1	— —	7197 —	28025 15	1291	72,0	5054 81	12,9	7654 38	19,5	2523 42	6,4	689 01	1,8
16871 10	49 50	16920 60	752	46,1	2136 55	632 95	2769 50	184,5	— —	7072 —	26762 10	1189	70,0	4981 22	13,1	6474 21	16,9	2208 33	5,8	550 25	1,4
c) Würzburg — Rimpar —											Arnstein.										
— —	— —	26830 55	2439	64,0	— —	— —	— —	—	— —	2660 —	29490 55	2681	69,0	7340 83	17,0	11906 99	28,0	254 67	— [8])	1729 56	4,0
27709 —	44 80	27753 80	1415	50,0	— —	— —	— —	—	— —	4280 —	32033 80	1634	58,0	6936 67	12,5	12868 40	23,3	822 82	1,5	1700 58	3,1
26827 10	49 —	26876 10	1097	46,3	— —	— —	— —	—	— —	6009 —	32885 10	1342	57,0	7753 31	13,3	10605 56	18,3	3021 10	5,2	1934 84	3,3
28565 20	46 40	28611 60	1168	46,9	— —	— —	— —	—	— —	6009 —	34620 60	1413	56,7	7464 60	12,2	10565 22	17,4	9210 06	15,1	1738 88	2,8
d) Klingenberg —											Mönchberg.										
— —	— —	10851 80	912	39,0	386 45	— —	386 45	—	— —	2800 —	14038 25	1179	51,0	6094 67	22,0	7608 12	27,0	90 35	— [8])	1118 39	4,0
8302 30	28 90	8331 50	809	38,0	981 15	— —	981 15	—	4206 68	2400 —	15919 33	1545	53,0	3748 08	17,2	4760 04	21,9	89 60	—	820 24	3,8
6246 50	105 20	6351 70	616	30,8	333 10	— —	333 10	—	2000 —	2764 —	11448 80	1111	55,0	3108 91	15,1	2640 79	12,8	240 50	1,2	275 10	1,3
5950 40	58 30	6008 70	583	25,3	— —	— —	— —	—	2000 —	2764 —	10772 70	1046	45,3	2282 63	9,6	2526 17	10,6	659 20	2,8	619 05	2,6

54		55	56	57		58	59		60	61	62	63		64		65		66		67
Ausgaben																		Reinertrag		
Summe der reinen Betriebsausgaben				Abschreibungen[9])			Summe der laufenden Ausgaben					Zinsen				Gesamtausgaben Sp. 59+63+64		überhaupt Sp.65 / Sp.43		im Verhältnis zu dem Anlagekapital Sp.66 / Sp. 4
überhaupt		auf 1 km Betriebslänge Sp.54 / Sp. 3	auf 1 Motorwag.-km Sp.54 / Sp.14	als Rücklage an den Fonds nach Maßgabe der Fondsrechnung		auf 1 Motorwagen-km Sp.57 / Sp.14	überhaupt		auf 1 km Betriebslänge Sp.59 / Sp. 3	auf 1 Motorwagen-km Sp.59 / Sp. 14	im Verhältnis zu den Einnahmen 100×[10]) Sp. 59/43	für den Betriebs- und Reservefonds der Motorpostlinien		für die Verwaltungskosten des Motorpostbetriebs						
M	Pf.	M	Pf.	M	Pf.	Pf.	M	Pf.	M	Pf.	%	M	Pf.	M	Pf.	M	Pf.	M	Pf.	%
A. Ständige Linien.																				
218815	54	1262	51,0	44580	65	10,0	263396	19	1519	61,0	101,67	—	—	—	—	—	—	—	—	—
317393	68	976	42,0	81268	55	10,8	398662	23	1226	52,8	89,84	—	—	—	—	—	—	—	—	—
510453	07	982	39,1	123796	71	9,6	634249	78	1361	48,7	90,16	—	—	—	—	—	—	—	—	—
728318	70	932	37,6	172930	64	8,9	901249	34	1153	46,5	92,66	—	—	—	—	—	—	—	—	—
B. Sommer-Linien.																				
145193	85	—	49,0	55519	96	18,7	200713	81	—	67,7	71,18	—	—	—	—	—	—	—	—	—
133626	45	—	35,9	73126	17	19,6	206752	62	—	55,6	70,19	—	—	—	—	—	—	—	—	—
238435	56	—	35,5	48883	91	7,3	287319	47	—	42,8	47,03	—	—	—	—	—	—	—	—	—
278888	12	—	37,3	65600	70	8,7	343888	82	—	46,0	53,53	—	—	—	—	—	—	—	—	—
C. Sämtliche Linien.																				
364009	39	—	50,0	100100	61	14,0	464110	—	—	64,0	85,79	—	—	—	—	464110	—	76888	14	4,9
451020	13	—	40,1	154394	72	13,7	605414	85	—	53,8	83,50	—	—	—	—	605414	85	119616	12	6,0
748888	63	—	38,1	172680	62	8,8	921569	25	—	46,9	70,11	75878	74	59400	74	1056847	99	257586	17	9,1
1007206	82	—	37,5	237931	34	8,8	1 245 138	16	—	46,3	77,09	—	—	72513	—	1317651	16	297466	14	8,4
D. Einzelne Linien.																				
a) Southofen—Hindelang.																				
20042	58	2637	51,0	7469	40	19,0	27515	98	3620	70,0	89,34	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22266	57	2930	57,5	9570	21	24,7	31836	78	4189	82,2	98,68	—	—	—	—	—	—	—	—	—
24196	40	3184	52,2	7787	01	16,8	31983	41	4208	69,0	84,85	—	—	—	—	—	—	—	—	—
24701	58	3250	55,8	9116	38	20,6	33817	96	4450	76,4	91,32	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b) Straubing—Stallwang.																				
26987	66	960	51,0	6497	34	12,0	33485	—	1191	63,0	98,78	—	—	—	—	—	—	—	—	—
15274	50	678	36,3	5167	96	12,2	20442	46	908	48,8	72,08	—	—	—	—	—	—	—	—	—
15921	62	708	40,6	6768	71	17,3	22690	33	1008	57,9	80,96	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14214	01	632	37,2	5165	14	13,5	19379	15	861	50,7	72,41	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c) Würzburg—Rimpar—Arnstein.																				
21232	05	1930	49,0	4773	59	12,0	26005	64	2365	61,0	88,18	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22328	47	1139	40,4	5291	35	9,6	27619	82	1409	50,0	86,22	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23314	81	952	40,1	8178	44	14,1	31493	25	1285	54,2	95,77	—	—	—	—	—	—	—	—	—
28978	76	1183	47,5	8301	93	13,6	37280	69	1522	61,1	107,68	—	—	—	—	—	—	—	—	—
d) Klingenberg—Mönchberg.																				
14911	53	1253	53,0	4206	68	16,0	19118	21	1606	69,0	136,18	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9417	96	914	43,3	2791	35	12,8	12209	31	1185	56,1	76,69	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6265	30	608	30,3	1742	82	8,4	8008	12	777	38,7	69,95	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6087	05	591	25,6	1528	04	6,4	7615	09	739	32,0	70,69	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Lebenslauf.

Geboren am 1. Juni 1877 in Stendal als Sohn des Ober-Postassistenten Bruno Helmecke und seiner Ehefrau Meta, geb. Schaffhirt, erhielt ich meine Schulausbildung auf dem Gymnasium zu Aschersleben und bestand hier am 1. März 1897 das Abiturientenexamen unter Dispensation vom Mündlichen. Unmittelbar darauf trat ich in den Reichs-Postdienst als Anwärter für die höhere Laufbahn (Posteleve) ein, bestand am 21. Juni 1900 die erste Prüfung und wurde am 1. Juli 1903 etatsmäßig angestellt. In den Wintersemestern 1902/3 und 1903/4 wurde ich nach Berlin zur Teilnahme an den vom Reichs-Postamt nach besonderem Studienplane, in dem die staatswissenschaftlichen Fächer einen breiten Raum einnahmen, veranstalteten Fortbildungskursen einberufen. Am 16. Oktober 1908 bestand ich vor dem Prüfungsrate des Reichs-Postamts in Berlin die höhere Verwaltungsprüfung für Post und Telegraphie. Nachdem ich inzwischen nach Halle versetzt worden war, habe ich an der dortigen Universität Vorlesungen gehört und zwar besuchte ich die Vorlesungen und Übungen folgender Herren Dozenten:

Bauch, Brodnitz, Conrad, Fehr, Finger, Gehrig, Loening, Menzer, Sommerlad, Stammler.

Ihnen allen bin ich zu herzlichstem Danke verpflichtet für die wissenschaftlichen Anregungen, die ich von ihnen empfangen habe, besonders aber Herrn Geheimen Regierungsrat Professor Dr. Conrad, dem ich die Anregung zu der vorstehenden Arbeit verdanke.

END OF
TITLE